

# **Директор ГП «ИЗМ МТП» Андрей Ерохин: «Наш принцип: каждому партнеру уделять максимально возможное время и внимание»**

Измаильский МТП – один из трех портов, которые могут быть переданы в концессию во «второй волне». И один из тех, что вышли из кризиса и набирают обороты в новой реальности – недавно МИУ продлило контракт с его директором. Об этом, а также о новых логистических маршрутах и грузах, тонкостях управления госпредприятием, будущей концессии и проблемах обмеления Дуная «Портам Украины» рассказал директор ГП «Измаильский морской торговый порт» Андрей Ерохин.

– В последнее время Измаильский МТП стал источником положительных новостей. Что изменилось: это благоприятная конъюнктура рынка, или дали результат предыдущие усилия менеджмента предприятия?

– Традиционные для Измаильского порта грузы – рудная группа (железорудный концентрат, окатыши, аглоруда), металлы, удобрения. Именно поэтому мы серьезно пострадали вследствие кризиса в металлургической отрасли, который начался в 2019 году и набрал обороты в 2020-м. Усугубил негативные процессы в отрасли и общемировой экономический кризис вследствие пандемии коронавирусной инфекции. Все это привело к тому, что план по грузоперевалке на 2019 год мы выполнили впритык к концу года. А план на 2020 год выполнить не удалось.

Но трудные условия работы – повод не отчаиваться, а находить новые возможности: мы прилагаем много усилий как для поиска новых грузов, так и для совершенствования обработки уже традиционных. Работаем по принципу: каждому партнеру уделять

максимально возможное время и внимание – независимо от объемов перегружаемых грузов.

Следствием этого принципа стало появление в этом году новой логистической схемы – перевалки проката черных металлов в рулонах производства компании «Метинвест». Из Запорожья, где рулоны загружают на суда река-море, по Днепру и Черному морю с заходом в Измаил, где их выгружают на склад, а затем перегружают на баржи для транспортировки в порты Сербии и Болгарии.

**– Каковы перспективы этого маршрута?**

– Перспективность маршрута по новой логистической схеме – из Запорожья через Измаильский порт дальше по Дунаю в порты Сербии и Болгарии – подтверждают цифры: с 20 апреля 2021 года мы уже перегрузили по этой схеме почти 86 тыс. тонн металлов, было 24 судозахода крупнотоннажных барж из Запорожья. В среднем, по нашим расчетам, в месяц мы перегружаем около 17 тыс. тонн штрипсов из Запорожья – планируем и дальше работать в том же темпе.

**– Планируете новые виды грузов?**

– Поиск новых грузов – составляющая нашей постоянной работы. И она приносит свои результаты: к примеру, мы стали перегружать растительное масло и шрот местного производства, известняк, щебень и другое.

**– Насколько вы самостоятельны в управлении госпредприятием? Иначе говоря, сколько еще над вами этажей «руководящей надстройки», с которыми вы согласовываете свою деятельность и позицию которых нужно учитывать?**

– Наше предприятие – собственность государства, поэтому именно оно и определяет основные позиции нашей работы. К примеру, Министерство инфраструктуры Украины утверждает ежегодный финансовый план предприятия, а также раз в один-три года – стратегический инвестиционный план.

**– В рамках этих планов вы самостоятельны в принятии решений о деятельности госстивидора – министерство уходит от контроля за договорами, закупками, согласований по кадровым вопросам?**

– В своей работе мы преимущественно самостоятельны. Но в глобальных аспектах МИУ как орган управления участвует в согласованиях – это регламентирует Закон «Об управлении объектами государственной собственности». Относительно кадровой политики происходит согласование назначений на должность заместителей директора, главного инженера и т. д. – а также самого штатного расписания. Что же касается закупок и договоров, контроль происходит на стадии утверждения ежегодного финансового плана.

**– Как вы оцениваете перспективы передачи ГП «Измаильский МТП» в концессию, с учетом опыта Херсона и «Ольвии»?**

– Для того чтобы делать какие-то выводы о перспективах концессии, необходимо видеть результаты более-менее законченных концессионных процессов в других портах. Пока эти процессы не окончены, выводы делать преждевременно.

**– На каком этапе находится этот процесс в Измаиле? Кто-то проявляет заинтересованность к предприятию, кроме уже известного грузинского инвестора?**

– Это мы узнаем, когда начнется конкурс. Решение о передаче в концессию нашего предприятия правительством уже принято. Полномочным органом передачи объектов в концессию является Министерство инфраструктуры Украины. Претенденты есть – их мы узнаем после официального оглашения. Мы со своей стороны отстаиваем принципиальную позицию о передаче предприятия в концессию как целостного комплекса, ведь это единый организм, дробление которого нежелательно. Эту позицию поддерживает и МИУ.

**– Относительно недавно порт принял первый контейнерный поезд.**

**Это разовый проект или по его результатом будет продолжение – какой опыт он вам дал?**

– Присоединение к маршруту поезда комбинированного транспорта «Викинг» Измаильского порта – результат совместной работы АО «Укрзалізниця», ЧАО «Пласке», нашего предприятия и других партнеров. 16 июля «Викинг» привез в Измаильский порт 41 стандартный 40-футовый контейнер с целлюлозой и стал «первой ласточкой» – в будущем мы планируем увеличить ежемесячный объем грузов, которые будут поступать в Измаил по этой схеме.

**– Есть ли вероятность появления новых направлений грузопотоков, кроме традиционных южной и центральной Европы?**

– Измаильский порт является морским только номинально – крупнотоннажные суда не могут грузиться у наших причалов. В 99% случаев мы работаем с перевозчиками, которые осуществляют работу на Дунае. Наши основные партнеры – «Метинвест» и Полтавский ГОК, которые отгружают свою продукцию в адрес металлургических комбинатов в Австрии, Сербии и Румынии. Поэтому появление принципиально новых мощных грузопотоков, которые будут проходить через наш порт, маловероятно.

Тем не менее, мы постоянно работаем в этом направлении, буквально по крупицам собирая грузы, перегружаемые нашим предприятием.

**– Недавняя новость о том, что пришлось задействовать плавкран для обработки судна из-за обмеления Дуная – это единичный случай или тенденция? Как обстоят дела с дноуглублением возле причалов порта – ситуация влияет на вашу операционную деятельность?**

– Применение плавкрана в этой схеме – новый для нас опыт, однако проблема недостаточных глубин у причальных стенок, к сожалению, для нас актуальна уже давно, особенно в периоды, когда падает уровень воды в Дунае. Однако поддержание глубин в акватории порта – задача ГП «АМПУ», и мы как оператор порта не можем повлиять на эту ситуацию, хотя несем от этого

дополнительные затраты. Сейчас в Измаильском порту работает караван дноуглубительного флота ГП «АМПУ», поэтому, надеюсь, проблема будет решена.

**– Вы инициировали обращение в МИУ с целью сохранить прежний показатель транзитного расстояния от порта до приграничных станций – это связано со стимулированием интереса грузоотправителей к транзиту через Измаил или с падением показателей этого транзита?**

– Критическое падение показателей транзита через Измаильский порт связано в первую очередь с кризисом в металлургии и кризисом, связанным с пандемией. Снизился спрос как на готовую продукцию, так и на сырье, перегружаемые через Измаил. И с целью сохранения грузопотоков, которые проходят через наше предприятие, мы стремимся предоставлять клиентам качественные услуги и льготы.

Такие традиционные для нас грузы, как аглоруда, окатыш, минеральные удобрения, прокат черных металлов, поступают через пограничные переходы Тополи-Соловей. По новым транзитным расстояниям, которые действуют с августа 2020 года, расстояние от пограничного перехода Тополи-Соловей до Измаила увеличилось на 111 км (при этом расстояния до других припортовых станций Одесской железной дороги остались прежними).

Это значительно увеличило стоимость доставки грузов «Укрзалізницею» в Измаильский порт и привело к пересмотру логистических схем доставки грузов конечному получателю из-за снижения конкурентоспособности старой схемы.

В частности, рассматривается возможность перехода на водный транспорт и доставку грузов сразу в порт Констанца, из-за чего грузопотоки потеряет не только наше предприятие, но и сама железная дорога. Это и стало причиной обращения.

**– В следующем году исполнится десять лет, как вы пришли в Измаильский порт. Что вы считаете своими достижениями за это время, чем гордитесь?**

– Мы, портовики, предпочитаем не рассказывать о планах, а отчитываться о достижениях. Итоги будем подводить в следующем году. Главное достижение – я пришел на предприятие, которое работало с убытками, а сейчас мы стабильно прибыльное предприятие, которое в полном объеме обеспечивает социальные обязательства перед своими сотрудниками и выполняет договорные обязательства.

---

## **Закон о мультимодальных перевозках снизит бюрократическое давление на бизнес – МИУ**

Принятый Верховной Радой закон о мультимодальных перевозках упростит и удешевит логистику по Украине, а также поможет переориентировать часть грузовых перевозок на речной, морской и железнодорожный транспорт. Об этом заявил министр инфраструктуры Александр Кубраков.

Интеграция Украины в мировую транспортную сеть, в частности как транзитный хаб, невозможна без развития мультимодальных перевозок. Долгое время страна игнорировала неотложность этого вопроса, тем самым отдавая значительную часть транзитного грузопотока нашим соседям. Парламент изменил ситуацию в нашу пользу. Мы вводим в правовое поле основные понятия и механизмы функционирования мультимодальных перевозок”, – сказал

Кубраков.

По его словам, в результате это уменьшит бюрократическое давление на бизнес и значительно расширит возможности украинских транспортных коридоров.

По данным МИУ, на сегодняшний день доля контейнерных перевозок, составляющих основу мультимодальной логистики, в общем объеме грузоперевозок Украины составляет менее 3%. Планируется к 2024 году увеличить долю до 15-20% и со временем достичь уровня ЕС, который на сегодняшний день составляет около 40-45%.

17 ноября Верховная Рада Украины [приняла](#) во втором чтении и в целом правительственный законопроект №4258 «О мультимодальных перевозках». Законопроект является частью имплементации Директивы Совета 92/106/ЕЭС от 7 декабря 1992 года об установлении общих правил для отдельных видов комбинированных перевозок грузов.

*Источник: пресс-служба МИУ*

---

## [Порт «Ольвия» пересматривает меры безопасности в связи с появлением нового стивидора](#)

ООО «Кютерминалз Ольвия», реализующее проект концессии государственного имущества в специализированном морском порту (СМП) «Ольвия», должно будет организовать соблюдение установленного законодательством режима в пункте пропуска через государственную границу в порту, обеспечив надлежащие

## **условия для осуществления пограничного, таможенного и других видов официального контроля.**

Особенности пропускного и внутриобъектового режима обсуждались в четверг, 18 ноября, в рамках очередного заседания Комитета безопасности порта.

Сегодняшнее заседание Комитета во многом посвящено вопросу начала деятельности в нашей гавани концессионера в лице ООО «Кютерминалз Ольвия». Мы, как администрация порта, ведем постоянный конструктивный диалог со всеми нашими стейкхолдерами. Среди приоритетов нашей встречи – вопросы практической реализации режимных мер и других составляющих морской безопасности. Исходя из этого, прошу все заинтересованные стороны не медлить с внесением корректив в систему охраны и защиты портовых средств в зоне ответственности порта по морской безопасности. Организационно эта задача должна решаться путем пересмотра или первичной разработки во взаимодействии с АМПУ оценок охраны и планов охраны всех трех терминалов в зоне ответственности нашего филиала. Мы будем преодолевать этот путь вместе с вами”, – отметил председатель Комитета безопасности – начальник администрации СМП «Ольвия» Андрей Егоров.

В своем докладе заместитель начальника администрации СМП «Ольвия» по безопасности Николай Пихтин обратил внимание на то, что в морском порту «Ольвия» открыт пункт пропуска через государственную границу Украины, в пределах которого в порядке, определенном законодательством, устанавливается и действует особый режим пребывания и перемещения лиц, транспортных средств и грузов.

Концессионер должен соблюдать режим в пункте пропуска через государственную границу, установленный законодательством, в том числе: обеспечивать надлежащие условия для осуществления уполномоченными органами власти Украины пограничного, таможенного контроля и других мер официального контроля; соблюдать требования локальных нормативных актов по режиму в



пункте пропуска через государственную границу; обеспечивать надлежащие условия для осуществления ГП «Администрация морских портов Украины» (АМПУ) мер по выполнению требований режима в пункте пропуска через государственную границу и требований режима пребывания и перемещения в морском порту «Ольвия».

С получением ООО «Кютерминалз Ольвия» прав на имущество в составе объекта концессии, предприятие будет иметь достаточную инфраструктуру для самостоятельной реализации мер по обеспечению режима в пределах пункта пропуска через государственную границу Украины «СМП «Ольвия». Этот пункт пропуска является: по характеру транспортных перевозок – грузовым; по режиму функционирования – постоянным; по времени работы – круглосуточно. В связи с этим хочу акцентировать внимание представителей ООО «Кютерминалз Ольвия» на важности обеспечения для всех заинтересованных сторон круглосуточного обоснованного доступа к соответствующим границам пункта пропуска СМП «Ольвия», – добавил начальник отдела морской безопасности филиала «Ольвия» Александр Могилевец.

В свою очередь присутствующий на заседании и.о. директора департамента морской безопасности ГП «АМПУ» Сергей Рубан подчеркнул важность оставления за администрацией общего контроля за соблюдением режима пребывания и перемещения в порту «Ольвия» как важной составляющей обеспечения морской безопасности в целом.

Подразделениям филиала, отвечающим за поддержание установленного режима в порту, необходимо предоставить возможность периодического контроля определенной документации на бюро пропусков портовых средств, что связано с оформлением пропусков в пределы пункта пропуска СМП «Ольвия», – отметил Рубан.

Участники заседания, среди прочего, отметили важность оперативного взаимодействия между всеми стейкхолдерами и уполномоченными органами по разработке и согласованию соответствующих нормативных актов, обеспечивающих качественную

и бесперебойную работу морского порта.

По результатам заседания члены Комитета безопасности порта признали действующую в СМП «Ольвия» в настоящее время систему обеспечения морской и общей безопасности удовлетворительной, алгоритмы оповещения и реагирования компетентных служб и подразделений администрации порта, портовых средств/портовых операторов, а также взаимодействия с правоохранительными органами на случай нарушений морской безопасности в порту – актуальными.

Приняли участие в заседании Комитета безопасности: аппарат управления ГП «АМПУ», руководящий состав администрации СМП «Ольвия», служба капитана порта, ответственные за морскую безопасность представители субъектов ведения хозяйства СМП «Ольвия»: ГП «Стивидорная компания «Ольвия», ООО «Компания «Евровнешторг», ГП «Укроборонсервис», ООО «Кютерминалз Ольвия», а также уполномоченные должностные лица управления СБУ, полиции охраны, органов пограничного и таможенного контроля.

Заместитель министра инфраструктуры Юрий Васьков прогнозирует, что подписание финальных документов по проекту концессии имущества ГП «СК «Ольвия» [состоится](#) 1-2 декабря текущего года.

ГП «СК «Ольвия» входит в число госпредприятий, на которых реализуются пилотные проекты концессии. В августе 2020 года Министерство инфраструктуры и катарская компания Qterminals [подписали](#) договор концессии целостного имущественного комплекса ГП «СК «Ольвия» и соответствующего имущества ГП «АМПУ» в морском порту «Ольвия».

Согласно договору, QTerminals инвестирует в развитие порта около 3,4 млрд грн. Кроме этого, не менее 80 млн грн будут [вложены](#) в местную инфраструктуру.

**Источник: пресс-служба администрации СМП «Ольвия»**

---

## Морпорты сократили контейнерооборот на 3% в январе - октябре

Морские порты Украины в январе-октябре 2021 года сократили контейнерооборот по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 3,3% – до 840 965 TEU. Экспортный контейнеропоток снизился на 3,5% – до 394 957 TEU, импортный – на 3,6%, до 410 103 TEU, транзитный – на 10%, до 35 337 TEU. В каботаже перевалка контейнеров составила 568 TEU.

Переработку контейнеров осуществляли морские порты Одесса (65,7% совокупного контейнерооборота), «Пивденный» (22,2%), Черноморск (12,1%) и «Ольвия» (менее 0,1%).

**Порт Одесса** увеличил контейнерооборот на 2,2% – до 552 436 TEU, в том числе:

- импорт – на 4,1%, до 274 617 TEU;
- транзит – на 8,9%, до 25 976 TEU.

Перевалка экспортных контейнеров через Одесский порт снизилась на 0,6% – до 251 277 TEU.

В каботаже перевалено 566 TEU.

**Порт «Пивденный»** снизил контейнерооборот на 8,2% – до 186 836 TEU, в том числе:

- экспорт – на 2%, до 88 749 TEU;

- импорт – на 9%, до 88 726 TEU;
- транзит – на 39,3%, до 9 361 TEU.

**Порт «Черноморск»** сократил контейнерооборот на 19% – до 101 489 TEU, в том числе:

- экспорт – на 16,5%, до 54 752 TEU;
- импорт – на 21,7%, до 46 737 TEU.

**СМП «Ольвия»** обработал 202 TEU (экспорт – 179, импорт – 21, каботаж – 2) против 420 TEU годом ранее.

По данным АМПУ, переработка контейнеров в весовом выражении сократилась на 7,8% – до 9,816 млн тонн. Перевалка контейнеров обеспечила 8,1% грузооборота морпортов. Перевалка контейнеров в количественном выражении уменьшилась на 7% – до 500 378 штук.

Морпорты в 2020 году увеличили контейнерооборот по сравнению с 2019 годом на 4,2% – до 1 049 204 TEU.

Перевалку контейнеров в Одесском морском порту осуществляют ДП «Контейнерный терминал Одесса» и ООО «Бруклин-Киев Порт», в морском порту «Пивденный» – DP World TIS Pivdennyi, в Черноморском морском порту – ООО «Черноморский рыбный порт» и ГП «Морской торговый порт «Черноморск» (контейнерный терминал).

**Источник: данные ГП «Администрация морских портов Украины» (АМПУ).**

---

# Кабмин одобрил акционирование АМПУ

**Кабинет министров на заседании в среду, 17 ноября, одобрил преобразование ГП «Администрация морских портов Украины» (АМПУ) в акционерное общество.**

Об этом речь идет в постановлении №1194 «О внесении изменения в план мероприятий по выполнению Государственной программы стимулирования экономики для преодоления негативных последствий, вызванных ограничительными мерами по предотвращению возникновения и распространения острой респираторной болезни COVID-19, вызванной коронавирусом SARS-CoV-2, на 2020-2022 годы», обнародованном на Правительственном портале.

Отмечается, что преобразование АМПУ в акционерное общество произойдет вместо реорганизации и оптимизации кадрового состава.

В апреле Министерство развития экономики, торговли и сельского хозяйства [утвердило](#) перечень государственных предприятий, относящихся к сфере управления Министерства инфраструктуры, подлежащих преобразованию в акционерные общества. В перечень вошли государственные предприятия «Администрация морских портов Украины», «Международный аэропорт «Львов» им. Данила Галицкого», «Международный аэропорт «Борисполь». Сообщалось, что преобразование планируется осуществить в двухнедельный срок после согласования Кабинетом министров решения об этом.

В августе 2020 года МИУ [утвердило](#) Стратегический план развития ГП «АМПУ» на 2021-2025 годы, разработанный совместно с внешним консультантом – международной консалтинговой компанией Roland Berger. План предполагает, в частности, преобразование АМПУ в современное акционерное общество, приближение к модели «порт-лендлорд» в соответствии с рекомендациями Всемирного банка и

улучшение взаимодействия в рамках портового сообщества.

В ноябре 2019 года МИУ обнародовало проект закона «О корпоратизации Администрации морских портов Украины». Проект предусматривал превращение ГП «АМПУ» в акционерное общество с освобождением его от многих нынешних чрезмерных бюрократических ограничений, мешающих работе, с предоставлением АМПУ большей свободы в принятии управленческих решений.

**Источник:**

<https://ports.ua/kabmin-odobril-akczionirovanie-ampu/>

---