

«Є два плани на наступний рік – мирний і воєнний». Інтерв'ю керівника ДП «АМПУ» Олексія Вострікова

Після початку повномасштабної війни портова галузь майже повністю припинила роботу. Винятком став Дунайський регіон, куди бізнес почав переорієнтовувати вантажопотоки. Саме забезпечення роботи дунайських портів та зернового коридору були основним фокусом уваги ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) у році, що минає. В інтерв'ю «Портам України» виконуючий обов'язки голови АМПУ Олексій Востріков підсумував результати діяльності у 2022 році, розкрив подробиці реалізованих проєктів та ініціатив, спрямованих на стабілізацію роботи портової галузі, і зауважив, що адміністрація має два плани на наступний рік.

– Влітку ви говорили, що основною метою вашого призначення була оптимізація процесів заради підвищення ефективності та націленості на результат. Чого вдалося досягти АМПУ під вашим керівництвом?

– З першого дня військової агресії росії і блокування основних портів Міністерство інфраструктури, для підтримки економіки та обороноздатності країни, направило зусилля на розвиток Дунайського морського вузла. Я обійняв посаду, вже коли всі підприємства галузі, що знаходяться у сфері управління міністерства, були об'єднані під керівництвом АМПУ в Дунайський морський кластер, і було створено відповідну робочу групу.

За цей час було зроблено дуже багато, наведу лише кілька фактів. Перше – по Дунайському регіону. Враховуючи обмежену

пропускну спроможність Сулинського каналу та гирла Бистре, для ефективної та прозорої роботи та чіткого щотижневого планування ми впровадили електронну чергу та дотримуємося чіткого щотижневого планування. Крім того, в результаті переговорів з румунськими колегами досягли домовленостей щодо розвитку торговельного судноплавства у регіоні Нижнього Дунаю. З нашого боку було збільшено кількість лоцманів з 16 до 40, досягнуто домовленості щодо модернізації інфраструктури Сулинського каналу. Вже з наступного року переходимо до режиму роботи 24/7. Також для реалізації заходів, які дозволять покращити безпеку мореплавства в усіх дунайських портах, було внесено зміни до кордонів акваторій портів цього регіону.

Синергія зусиль представників портової спільноти двох країн, прозорі та зрозумілі ринкові інструменти, впровадження електронної черги – все це вже дає результати у вигляді залучення нових вантажопотоків та відкриття нових терміналів. Як приклад – відкриття контейнерного терміналу в Ренійському порту. Досі наші дунайські порти не обробляли контейнерні вантажі.

Друге – Чорноморська зернова ініціатива, в рамках якої проведено спільну роботу фахівців МІУ й АМПУ. Результатом стало запровадження електронної черги та створення чат-боту, який у режимі реального часу повідомляє про проходження суднами інспекцій у Туреччині.

Третє – це робота над підвищенням економічних показників АМПУ. Зокрема, на період дії воєнного стану та протягом трьох місяців після його скасування запропоновано нарахування плати за забезпечення доступу портових операторів до причалу здійснювати за єдиними ставками, визначеними для першої групи морських портів. Також було запропоновано внести зміни до Порядку стягнення щодо віднесення суден групи В до групи А при виконанні комерційного вантажного рейсу, зокрема при суднозаході до морських портів Дунайського регіону.

Крім того, ведеться робота з міжнародними партнерами, в тому

числі – грантовими організаціями, щодо отримання матеріально-технічної допомоги, спрямованої на організацію безперебійної роботи за умов можливих блекаутів.

– Який очікується підсумковий вантажообіг портів у 2022 році? Оцініть результати.

– Очікуваний річний вантажообіг морпортів становитиме 50,8 млн тонн, що втричі менше показника 2021 року. При цьому очікувана перевалка дунайських портів порівняно з минулим роком зростає в рази, зокрема Ізмаїльського порту – більш ніж удвічі, до 8,6 млн тонн, Ренійського порту – вп'ятеро, до 6,9 млн тонн, порту «Усть-Дунайськ» – у 12,2 разу, до 783 тис. тонн.

Щодо портів Великої Одеси зазначу, що перевалка усіх номенклатур вантажів велася тільки до 24 лютого. Із серпня, після відкриття зернового коридору, порти Одеса, Чорноморськ і «Південний» частково відновили свою роботу на відвантаження агропродукції. Очікується, що у 2022 році Одеський порт скоротить вантажообіг майже втричі – до 7,7 млн тонн, Чорноморський порт – у 2,2 разу, до 11,7 млн тонн, «Південний» – у 3,5 разу, до 15,2 млн тонн.

Вважаю, що колективи портів відпрацювали максимально ефективно та професійно, швидко адаптуючись до нових реалій, у цих складних і небезпечних для життя умовах вони продовжували виконувати свої обов'язки.

– Як змінилися пріоритети у роботі АМПУ? Якими були основні напрямки діяльності у 2022 році?

– Головний напрямок діяльності АМПУ у 2022 році – розвиток Дунайського регіону як основного стабільного шляху українського експорту та імпорту товарів морським транспортом. Друге – забезпечення роботи зернового коридору портами Великої Одеси.

З метою вирішення проблемних питань у діяльності портової галузі в умовах війни та блокування більшості українських

портів одним із важливих напрямків роботи АМПУ також стало міжнародне співробітництво й участь у міжнародних заходах.

– Розкажіть про людей, які зараз працюють в АМПУ? Яка це кількість, скільки людей було виведено у простій?

– На сьогоднішній день в АМПУ налічується понад 6 тис. співробітників. На жаль, ми розуміємо сьогоднішню ситуацію в галузі – роботу більшої частини портів було заблоковано. З моменту початку війни продовжували працювати лише три невеликі порти на Дунаї, а зерновий коридор відкрили у серпні. Тому частина співробітників виведена на повний робочий день, а частина знаходиться у простой на 2/3 ставки. Зі співробітниками закритих портів тимчасово призупинено трудові угоди. Ми намагаємося зберегти кадри. Дунайський регіон зараз активно розвивається, і за найменшої можливості виводимо людей із простою в тому числі в інші філії.

– Чи ведеться підрахунок збитків, які росія завдала портовій інфраструктурі України? Яка сума збитків сьогодні?

– Апарат управління АМПУ веде постійний моніторинг та облік усіх об'єктів, пошкоджених під час обстрілів, починаючи з 24 лютого. На сьогодні – це близько 50 об'єктів в Одеській та Миколаївській областях. Частину з них уже відновлено. Загальні збитки становлять близько 14 млрд грн. Однак, звісно, повну картину ми побачимо лише після того, як ЗСУ звільнять окуповані території. Якась частина майна напевно вже не підлягатиме відновленню, але це означає лише те, що ми побудуємо нову інфраструктуру, яка буде кращою та більш технологічною. А заплатити за це має росія.

– У якому стані Херсонський порт після деокупації?

– На жаль, зараз Херсон ще потерпає від російських обстрілів. І ми не до кінця розуміємо і не можемо оцінити збитки, завдані портовій інфраструктурі. Щоб говорити більш конкретно, необхідно, щоб ми отримали безпечний доступ до порту. Тоді в найкоротші терміни наші фахівці будуть готові повернутися до

роботи, оцінити збитки та скласти план заходів щодо відновлення.

– Є думка, що деокупація Правобережжя та Херсона збільшує шанси на часткове відновлення роботи портів Миколаївського регіону. Яка ваша думка щодо цього? В якому стані інфраструктура миколаївських портів? Як весь цей час працювала Миколаївська філія АМПУ?

– Щодо Миколаївської філії можу сказати таке: серйозні пошкодження зазнали приватні термінали, у тому числі – «Ніка-Тера», Bunge. При цьому державна інфраструктура практично не постраждала.

Щодо включення портів Миколаївського регіону до зернової ініціативи, дійсно, така пропозиція з нашого боку була, і вона була підтримана партнерами – Туреччиною та ООН. Але, на жаль, росія погодилася пролонгувати ініціативу на колишніх умовах, без внесення змін.

Станом на сьогодні для підтримки Миколаївського порту в експлуатаційному стані близько 110 осіб виведено на роботу на повну ставку, це приблизно чверть від загальної чисельності колективу. Як тільки з'явиться можливість розблокувати роботу портів Миколаївського регіону, ми у найкоротший термін будемо готові відновити судноплавство та здійснювати вантажні операції.

– У чому полягала операційна робота АМПУ в рамках зернової угоди? Якими будуть обсяги перевалки в рамках зернової угоди за підсумками року?

– Насамперед ми створили електронну чергу, яка дозволила оптимізувати та зробити максимально прозорим планування руху суден на вхід/вихід до портів Великої Одеси. Черговість обробки суден визначають виключно портові оператори. АМПУ, зі свого боку, узагальнює цю інформацію, відображає у щотижневому плані та публікує на офіційному сайті.

Крім того, АМПУ щодня складає план формування караванів та подає до Спільного координаційного центру (СКЦ). У ньому відображаються судна на вихід наступного дня та перелік суден для реєстрації у СКЦ.

На сьогодні росія без пояснень реєструє обмежену кількість суден на добу, що в кінцевому підсумку відбивається на загальній кількості інспекцій. Саме з цієї причини у листопаді світ недоотримав 3 млн тонн української агропродукції, продуктивність портів впала нижче 50%. З необхідних 25-30 інспекцій на добу проводиться всього близько 8-9, а в останні дні (кінець листопада та початок грудня) – 6-7 інспекцій на добу на вихід і на вхід.

Якщо говорити про підсумки року, то на 20 грудня ми вже експортували 14,3 млн тонн агропродукції. Враховуючи, що ми входимо в несприятливі для обробки зернових погодні умови, а також деструктивну позицію росії, до кінця року загальний обсяг зернових, відвантажених через наші порти в рамках ініціативи, становитиме понад 16 млн тонн.

– Як ситуація із Білгород-Дністровським портом?

– На сьогодні ми розглядаємо різні моделі відновлення роботи порту з урахуванням наявних обмежень, але повноцінного рішення поки що не вироблено.

– Які проєкти із днопоглиблення були реалізовані у 2022 році?

– З очевидних причин днопоглиблення проводилося лише в акваторіях портів Дунайського регіону. З травня до листопада експлуатаційне днопоглиблення в акваторії морського порту Ізмаїл проводилося власними силами АМПУ за безпосередньою участю філії «Днопоглиблювальний флот». Станом на 1 грудня днопоглиблення завершено, загальний обсяг становив близько 710 тис. кубометрів.

Із серпня до теперішнього часу також власними силами АМПУ виконується експлуатаційне днопоглиблення в акваторії

морського порту Рені. Орієнтовний обсяг – близько 100 тис. кубометрів. Запланована дата завершення робіт – другий квартал 2023 року.

– Як оцінюєте роботу філії «Дельта-Лоцман» у 2022 році? Які були проблеми у цьому напрямі?

– Хочу наголосити, що саме завдяки лоцманській проводці та пунктам регулювання руху суден здійснюється судноплавство до/із та між портами України. Оскільки судноплавство в Дунайському регіоні вийшло на зовсім інший рівень, оцінка діяльності філії «Дельта-Лоцман» – виключно «відмінно». При цьому проблемні питання вирішувалися максимально оперативно.

За цей рік чисельність лоцманів у Дунайському регіоні була збільшена втричі, інтенсивність робіт збільшилася в 3,5 разу. Хочу зазначити, що збільшення чисельного складу відбулося завдяки професіоналізму лоцманів з інших регіонів, які в короткі терміни, цілодобово стажуючи у новому для себе регіоні, змогли підтвердити свою кваліфікацію лоцмана, скласти іспит та розпочати роботу. Нагадаю, Дунайський регіон несе мінну небезпеку (при вході в гирло Бистре). Але сьогодні весь колектив професійно виконує свою роботу, інтенсивність якої становить 14 годин на добу.

Щодо регіону портів Великої Одеси, незважаючи на те, що весь персонал філії до підписання зернової ініціативи перебував у простої, в найкоротші терміни співробітники мобілізувалися та розпочали роботу.

– Поділіться планами на 2023 рік?

– АМПУ має два плани. Перший – план воєнного часу, основне завдання якого – підтримка всієї інфраструктури в експлуатаційному стані при забезпеченні стабільної фінансової ситуації підприємства. Оскільки від цього залежить життєдіяльність галузевих підприємств та забезпечення фінансової безпеки для працівників та їхніх сімей.

Мирний план включає повне відновлення пошкодженої інфраструктури, але вже з новими експлуатаційними характеристиками, які відповідатимуть сучасним судам та можливостям стивідорів. Реанімування заморожених проектів із приватним бізнесом, відкриття непрацюючих портів за рахунок донорських та партнерських програм.

[Віктор Ковальчук](#)

Євгеній Ігнатенко

Сьогодні Кабінет міністрів України призначив мене на посаду керівника Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України.

Це буде абсолютно європейський і новий підхід до роботи. Держава – це сервіс. А сервіс має працювати на клієнта. У цьому випадку клієнти – це моряки, судновласники, транспортні компанії.

Ми будемо імплементувати європейські нормативи. Це не швидкий шлях: є певні процеси, узгодження. Але на цьому шляху не можна зупинятися.

Намітив ще багато планів, і вже з наступного тижня у роботі служби почнуться зміни. Також незабаром відзвітую про те, що вдалося зробити за два роки депутатської роботи.
