

Новий директор ДП «РМТП» Сергій Строя: «Тепер Рені – абсолютно інший порт»

На початку березня поточного року директором держпідприємства «Ренійський морський торговельний порт» (ДП «РМТП») було призначено досвідченого спеціаліста Сергія Строя, який до цього працював заступником начальника Ізмаїльської філії Адміністрації морських портів України (АМПУ) з операційної діяльності. Зазначимо, що у липні 2013 року Сергій Костянтинівич став начальником Ренійської філії АМПУ та обіймав цю посаду до вересня 2019 року.

Нагадаємо також, що у лютому 2021 року ДП «РМТП» очолив молодий одеський юрист Максим Ігнатенко, який раніше взагалі не працював у морській галузі України. Максиму Петровичу довелося керувати підприємством у найбільш кризовий період, коли вантажопотік ДП скоротився до непристойності, а борги із зарплати та податків стали катастрофічними. Незважаючи на відсутність досвіду, Максим Ігнатенко почав наводити лад на виробництві, залучати нові вантажі та поступово виплачувати заборгованість ДП «РМТП». До кінця 2021 року йому вдалося досягти істотних успіхів: зокрема, до порту прийшли деякі високотарифні вантажі, а борги із зарплати значно скоротилися.

І ось зовсім несподівано Максима Ігнатенка змінив на посаді директора державного порту Сергій Строя. Незважаючи на те, що ренійські портові керівники (в тому числі місцева філія АМПУ) після початку російської агресії повністю припинили спілкуватися з журналістами, Сергій Костянтинівич зробив виняток для кореспондента ІА [«Юг.Today»](#) і дав велике інтерв'ю спеціально для нашого видання. До вашої уваги перша частина інтерв'ю.

«Вантажопотік зерна став для нас екстремальною ситуацією і привів до транспортного колапсу»

– Сергію Костянтиновичу, ми з вами знайомі багато років, але я хотів би розпочати нашу розмову з питання про вашого попередника на посаді керівника ДП. По-перше, ваше призначення директором порту (після кількох років відсутності в Рені) стало місцевою сенсацією. А, по-друге, ніхто не зрозумів, чому з цієї посади раптом звільнили Максима Ігнатенка, який пропрацював керівником ДП «РМТП» більше двох років і багато зробив для вирішення гострих проблем та розвитку підприємства. Особливо важко Максиму Петровичу довелося у перші місяці війни, коли порт Рені буквально захлеснув величезний потік експортного зерна. Проте директору вдалося налагодити роботу ДП навіть у найважчих умовах. Як же розуміти звільнення Ігнатенка? Він упорався зі своїм завданням чи ні? Простіше кажучи, в адміністративному сенсі він пішов на підвищення чи пониження? На жаль, сам Максим Петрович нічого не прокоментував – більше року він взагалі не спілкувався із пресою. До речі, з пресою принципово не спілкується і начальник Ренійської філії АМПУ Юрій Кононенко, через що жителі громади просто не можуть отримувати важливу інформацію про діяльність порту Рені та дунайську портову галузь в цілому.

– Я не можу оцінювати ефективність роботи Ігнатенка. Рішення було ухвалено на рівні Міністерства інфраструктури, і це звичайна управлінська практика. До того ж, до кадрових питань не можна ставитися прямолінійно: «впорався» чи «не впорався».

– Сергію Костянтиновичу, ви пішли з Ренійського порту в 2019 році з посади начальника місцевої філії АМПУ, а тепер повернулися як директор ДП «РМТП». У якому стані ви прийняли підприємство після майже чотирьох років? Наскільки тут все змінилося? Добре відомо, що обсяги вантажоперевалки неймовірно збільшилися, але як саме ви побачили цю ситуацію? Може, порт модернізувався, удосконалив технологічні процеси, взяв на роботу більш кваліфікованих спеціалістів? Чи, навпаки, він

просто «захлинається» вантажопотоком, не встигаючи пристосовуватись до поточних змін? Що ви можете сказати з цього приводу?

– Можу сказати так: за час війни порт Рені, звісно, став іншим, радикально змінився. Не хочу вкотре говорити про стан справ із портами України на Чорному морі – це й так усім відомо. Однак вантажопотік зерна, який ринув звідти на Дунай, став екстремальною ситуацією, яка й призвела до транспортного колапсу не лише у дунайських портах, а й на автошляхах до них. Що стосується порту Рені, то тут зараз – божевільний рух транспорту, скрізь зберігаються різні вантажі, на кожному причалі стоять судна, працюють приватні компанії, про які ще рік тому ніхто навіть не чув... Так що сьогодні Рені – абсолютно інший порт, тим більше порівняно навіть із 2021 роком.

– Добре, але порт встиг якось модернізуватися останнім часом, щоби просто мати можливість справлятися з існуючим вантажопотоком? Наскільки ця модернізація забезпечує виробничі потреби?

– Як я вже сказав, останнім часом у Ренійському порту з'явилися нові приватні компанії. Звісно, вони привезли власне обладнання, покращили інфраструктуру і таке інше.

– А що на цьому тлі робить ДП «РМТП»? У нього є можливість збільшувати виробничі потужності?

– Зокрема, ми отримали додаткові навантажувачі (у тому числі великої вантажопідйомності), які нам передали деякі порти, що зараз не працюють. В основному ця техніка передана з балансу на баланс по лінії Міністерства інфраструктури.

«Усі наші борги погашено. Абсолютно усі»

– Сергію Костянтиновичу, колись порт Рені роками «славився» на всю Україну своїми величезними боргами перед колективом та бюджетом. Цю проблему успішно почав вирішувати ще Максим Ігнатенко. А що зараз? В порту залишилися хоч якісь борги?

– Усі борги погашено. Абсолютно усі.

– Ходять чутки, що потік зерна до Ренійського порту помітно скоротився. Це правда? І якщо так, то із чим це пов'язано? Постачальники зерна переорієнтувалися на інші порти?

– Андрію, ви правильно вжили слово «чутки». Тому що будь-який більш-менш кваліфікований фахівець, який знає специфіку зернового ринку та його сезонні особливості, лише посміявся б з такої «інформації». Справа в тому, що навесні обсяги зернових вантажів об'єктивно зменшуються, – з тієї простої причини, що в цей період зерно закінчується на складах. А влітку зерна старого врожаю (тобто врожаю 2022 року) взагалі не буде. Але вже у липні 2023 року на ринку почне з'являтися зерно нового врожаю. Це природний процес, який був, є і буде. Урожай збирають влітку та восени, потім з нього формуються експортні партії для споживачів. І так триває доти, доки «старі» обсяги експорту не вичерпаються. А потім, як ви вже зрозуміли, все починається знову завдяки новому врожаю.

– Сергію Костянтиновичу, на рівні уряду вже майже рік обговорюється необхідність збільшення виробничих потужностей українських дунайських портів, розширення їхньої території, акваторії, інфраструктурних масштабів, міжнародних контактів та інвестицій по лінії Євросоюзу тощо. Чи вам відомі такі проекти? Я маю на увазі не на папері чи в головах столичних чиновників, а у вигляді конкретних і технічно оформлених ініціатив?

– Кожен порт має власний план розвитку на короткострокову, середньострокову та довгострокову перспективу. Зрозуміло, що такий план є і в Ренійському порту. І все, про що ви зараз мене запитали, там відображено. Водночас дуже важливо розуміти різницю між територією (у тому числі акваторією) держпідприємства «РМТП» та територією Ренійського морського порту як географічного та інфраструктурного поняття в цілому. Цю різницю досі багато хто не розуміє. Тобто межі Ренійського морського порту – ширші за межі ДП «РМТП». Наприклад,

Ренійський елеватор не знаходиться на землі порту, але водночас є суб'єктом портової діяльності. До речі, хочу нагадати, що порівняно недавно Кабмін збільшив акваторію як Ізмаїльського, так і Ренійського портів. Зокрема акваторія порту Ізмаїл розширилася практично до Чорного моря. Для цього були причини, які аналізувалися в тому числі і у вашій [публікації](#), Андрію, тому не повертатимемося до цієї теми.

У будь-якому випадку я впевнений, що в перспективі буде збільшуватись кількість суб'єктів портової підприємницької діяльності, які мають право на експлуатацію земельних ділянок на березі Дунаю. Законодавство дозволяє цим компаніям будувати власні термінали та ставати учасниками портових процесів. Відповідно, і територія Ренійського морського порту збільшуватиметься. Але ще раз прошу не плутати це із територією держпідприємства «РМТП». Якщо говорити просто, ДП «РМТП» – лише частина порту Рені як такого. До речі, все, що я говорив трохи вище, регулюється цілим переліком законів та інших нормативно-правових актів, прийнятих для морської галузі України.

«Державних інвестицій не буде. Найбільш завантажені порти самі здатні інвестувати у свій розвиток»

– Проте я так до кінця і не зрозумів, чи плануються в рамках розвитку Ренійського порту серйозні вітчизняні, приватні чи міжнародні інвестиції? Чи відомі на сьогодні хоча б приблизні суми таких інвестицій, їх напрями, пріоритети, терміни здійснення, очікувані результати і так далі?

– Інвестиції будуть – вони передбачені планом розвитку порту. Крім того, не слід забувати, що ніхто не скасовував закон про спеціальну економічну зону «Рені» на території порту. І у нас збільшується кількість охочих реалізовувати інвестиційні проекти у рамках закону про СЕЗ. Зараз рано говорити про це конкретно, але якщо ми з вами зустрінемося ще раз за кілька місяців, то розмова вийде більш детальною та предметною, і я

зможу навіть назвати розміри деяких запланованих інвестицій. Можу додати, що з державного бюджету інвестицій у порти не буде. По-перше, найбільш завантажені порти самі здатні інвестувати у свій розвиток. А, по-друге, держава створює умови залучення інвестицій шляхом нормативно-правового процесу. Один із прикладів я щойно озвучив – це закон про СЕЗ «Рені».

З другою частиною інтерв'ю можна ознайомитися [тут](#).

Андрій ПОТИЛІКО

НА ФОТО: директор ДП «РМТП» Сергій Строя. Фото видання «Рені – Одеса»
