

Заступник міністра інфраструктури Юрій Васьков про порти, обстріли та експорт зерна

Юрій Васьков розповів про можливості експорту зерна морем, необхідність приватизації галузевих держпідприємств та стан портів в окупації

Після виходу Росії з Чорноморської зернової ініціативи українські морські порти Великої Одеси та Дунаю майже щодня перебували під російськими дронними та ракетними атаками. Експорт українського зерна морем опинився на межі зриву.

Про те, як Україна змогла знов забезпечити експорт агропродукції морськими шляхами, як живуть та завдяки кому відновлюються українські порти, читайте в інтерв'ю [LIGA.net](https://liga.net) із заступником міністра інфраструктури Юрієм Васьковим.

Минулого року Росія вийшла з Чорноморської зернової ініціативи. Як вдалося налаштувати роботу експорту зерна морським шляхом без її участі? Які були головні проблеми, якщо не враховувати масованих обстрілів?

Перш за все нагадаю, що до широкомасштабного вторгнення майже 60% товарообігу та 80% експорту агропродукції відбувалося через морські порти. Бо це було найбільш ефективним шляхом для наших виробників. Тому було очевидно, що необхідно робити все можливе для відновлення судноплавства до глибоководних українських портів.

На початку серпня ВМС України визначили безпечний з боку України тимчасовий коридор до/з українських глибоководних портів. Після цього ми змогли офіційно працювати з ринком,

судновласниками з метою відновлення торговельного судноплавства. Адміністрація морських портів, приватні та державні портові оператори, суміжні структури та інші представники портової спільноти підтвердили готовність працювати.

Володимир Фомічов

<https://biz.liga.net/ua/all/all/interview/zastupnyk-ministra-i-nfrastruktury-yurii-vaskov-pro-porty-obstrily-ta-eksport-zerna-4473659>

УДП офіційно: Одна із задач ПрАТ «УДП» на 2024 рік – реформа корпоративної структури.

Реформа – не лише частина рекомендацій наших міжнародних партнерів. Це вимога часу, умова подальшого розвитку підприємства.

Мета реформи – збільшення ефективності та відповідальності.

Посилити тих, хто працює та рухає компанію вперед.

Залучити в команду нових лідерів з досвідом реалізації великих міжнародних проєктів.

Позбавитись того, що не працює, послаблює, гальмує, вимиває кошти.

Запровадити для кожного керівника і кожного підрозділу систему KPI, які стануть основою не тільки для заміру ефективності роботи, але й для визначення розміру винагороди.

Процес реформування стартував – перехід на нову модель запланований у березні.

Оптимізація на флоті розпочалась ще торік, і ми вже бачимо результат. Значно зріс дохід екіпажів, які не бігають від роботи, а працюють. Проте скорочується чисельний непрацюючий «плавсостав», який нібито доглядає за суднами у відстої, але по факту займається власними справами, отримуючи зарплату.

Схожі процеси відбудуться і у берегових службах.

Необхідність змін в адміністрації компанії стала зрозумілою ще рік тому, коли підприємство перейшло на нову систему електронного документообігу. Вивільнився величезний обсяг робочого часу, в рази зменшились трудовитрати.

Наразі в УДП триває другий етап цифровізації управління – запроваджується ERP-система (програми управління підприємством, які працюють на єдиній платформі та опираються на єдину базу даних). Це ще більше автоматизує, прискорить та спростить всі без виключення управлінські процеси. Суттєво зменшиться навантаження на адміністративні підрозділи. Система буде миттєво виконувати задачу, якою людина займалась увесь робочий день. Нарешті відійдуть у минуле складні та довготривалі бюрократичні процедури, на які багато років нарікали наші судноводії.

Крім цифровізації величезний вплив має закупівля нової техніки. Стають не потрібні постійні ремонти та обслуговування, яким займався чисельний персонал.

Водночас, з'являються задачі, які навпаки потребують залучення додаткових фахівців. Наприклад, перехід на Міжнародні стандарти фінансової звітності (International Financial Reporting Standards – IFRS). В структурі УДП буде сформовано

новий відділ, відповідальний за цей напрям.

Тобто щось відходить в історію, адже з'являються нові технології. Щось навпаки додається, бо виникають нові виклики.

Так, трансформація це завжди не просто. Потрібно навчатись, сприймати нове,

адаптуватись, не стояти на місці. По-іншому в сучасному світі не буває. Ми могли тихенько догнивати, збанкрутіти зникнути. Але обрали шлях розвитку, який вимагає постійного руху вперед. Як від компанії, так і від її команди.

УДП офіційно, [05.01.2024 10:41] у Телеграм

Олександр Кубраков, віце-прем'єр-міністр з відновлення України – Міністр розвитку громад, територій та інфраструктури України: Майже 15 млн тонн вантажів експортовано через Український коридор за 5

місяців

З них 10 млн тонн – продукція наших аграріїв.

За 5 місяців роботи коридору до наших українських портів під завантаження зайшло 469 нових суден.

Наразі 39 суден завантажуються в портах Одеса, Чорноморськ, Південний.

Ще 83 судна підтвердили готовність зайти до портів та експортувати 2,4 млн тонн вантажів.

Посилання на сайт: <https://mtu.gov.ua/news/35118.html>

Українська Адміністрація судноплавства змінила вартість послуг для моряків.

З 1 січня вартість послуг в Адміністрації судноплавства змінилася. Ціни на деякі з них залежать від розміру прожиткового мінімуму, повідомив голова адміністрації [Євгеній Ігнатенко](#).

Відповідно до статті 7 Закону про Державний бюджет України, місячний розмір прожиткового мінімуму для працездатних осіб на 2024 рік встановлений у розмірі 3028 грн.

Актуальна вартість популярних послуг Адміністрації судноплавства:

Видача посвідчення особи моряка (нового):

- стандартний термін: **1161,62**грн, 20 календарних днів;
- терміновий: **1745,62**грн, 7 робочих днів.

Реєстрація або тимчасова реєстрація судна у Судновій книзі України:

- стандартний термін: **1514,00**грн, 5 робочих днів;
- терміновий: **3028,00**грн, 2 робочі дні.

Виключення або тимчасове виключення Судна з суднової книги України:

- стандартний термін: **1514,00** грн, 5 робочих днів;
- терміновий: **3028,00** грн, 2 робочі дні.

Внесення змін до Суднової книги України:

- стандартний термін: **1514,00**грн, 5 робочих днів;
- терміновий: **3028,00** грн, 2 робочі дні.

Видача нових документів замість втрачених (Суднова книга України):

- стандартний термін: **757,00** грн, 5 робочих днів;
- терміновий: **1514,00**грн, 2 робочі дні.

Видача міжнародного посвідчення на право управління прогулянковим судном:

- стандартний термін: **605,60** грн, 10 робочих днів після подання заяви;
- терміновий: **1514,00** грн, 5 робочих днів після подання

заяви.

За видачу ліцензії справляється разова плата в розмірі одного прожиткового мінімуму. Виходячи з його розміру для працездатних осіб, що діє на день прийняття органом ліцензування рішення про видачу ліцензії, вартість складає **3028,00** грн.

Вартість бланків послужної книжки моряка, а також кваліфікаційних документів наразі залишається **незмінною**.

Васьков: порти на Дунаї обробляють 120 тисяч тонн вантажів на добу

Юрій Васьков розповів про основні досягнення у напрямку нарощування обертів українського експорту.

За словами заступника міністра розвитку громад, територій та інфраструктури, нарощування експорту є однією з основних складових економічного відновлення України.

«Сьогодні системно працює український коридор – тимчасовий морський шлях Чорним морем. З серпня ним вже скористалось майже 250 суден. Це понад 10 мільйона вантажів, з яких 6 мільйонів – агропродукція. Наразі темпи зростання експорту вже суттєво перебільшили темпи зростання експорту в рамках Зернової ініціативи», – цитує Васькова пресслужба Мінвідновлення.

Васьков також зазначив, що Україна продовжує розвивати альтернативні експортні шляхи.

«Ми зосередилися на морських портах Дунайського кластеру. До війни експорт через цей напрямок складав 1,5% від загального обсягу, водночас завдяки розвитку портів на Дунаї цей показник збільшився до 30%», – зазначив Юрій Васьков.

За словами заступника міністра, значна переорієнтація експорту через порти Дунаю та вжиті заходи щодо їх розвитку призвели до рекордної цифри перевалки вантажів по цьому напрямку – 120 тисяч тонн на добу.

«Попри функціонування українського коридору розвиток портів Дунайського кластеру залишається одним з пріоритетів Міністерства відновлення на 2024 рік», – резюмував Васьков.
