

«З боку держави маємо мотивувати бізнес розвивати деокуповані регіони». Інтерв'ю заступника міністра розвитку громад, територій та інфраструктури Юрія Васькова

Основним викликом транспортного сектору в 2022 році стала побудова нових ланцюгів експортно-імпортової логістики. В портовій галузі зусилля спрямовувалися, зокрема, на налагодження роботи дунайських портів. У результаті спільної роботи держави та бізнесу Дунай досяг фактичної пропускної спроможності 25 млн тонн на рік. За умови збільшення суднового трафіку через Сулинський канал цілком реалістично збільшити річний вантажообіг до 30 млн тонн.

У підсумковому інтерв'ю «Портам України» заступник міністра розвитку громад, територій та інфраструктури Юрій Васьков розповів, як портова галузь адаптувалася до умов воєнного часу, які заходи дозволили збільшити пропускну спроможність дунайських портів і що стримує подальше зростання вантажообігу, підбив підсумки роботи Чорноморської зернової ініціативи, оцінив перспективи відновлення вантажопотоків і поділився баченням повоєнної відбудови галузі.

– Завершується найважчий рік для нашої країни. Як себе показали працівники морської галузі? Що позитивного можна відзначити?

– Уся галузь показала себе максимально згуртовано довкола загальних викликів. Враховуючи, що ми знаходимося на економічному фронті, то з перших днів війни абсолютна

більшість керівників та працівників усіх підприємств показала себе ефективно. Усі були сконцентровані на вирішенні завдань, що виникли в умовах воєнних дій. Важливо було негайно забезпечити функціонування та розвиток логістичних маршрутів для стратегічно важливих експортних та імпорتنих вантажопотоків, зокрема гуманітарного призначення.

Не можу не відзначити, що найскладніше довелося нашим колегам із Маріуполя, Херсона, Бердянська, Скадовська, Миколаївського регіону. У Маріуполі портовики не лише намагалися максимально зберегти портову інфраструктуру, а й систематично надавали гуманітарну допомогу цілому району міста – постачали воду, продовольство та інше необхідне.

На жаль, серед працівників галузі, насамперед Маріупольського порту, багато загинув. Тисячі працівників підприємств галузі сьогодні захищають країну у лавах Збройних сил України.

– Після початку морської блокади максимально можливе навантаження взяли на себе дунайські порти. Як оцінюєте їхню роботу?

– Вимушено Дунай став єдиним маршрутом, який зв'язує Україну з морем, якщо не брати до уваги маршрути через Молдову та країни ЄС. Вже з перших днів війни стало зрозуміло, що необхідно робити. Був розроблений цілий комплекс заходів технічного та технологічного характеру, заходи щодо дерегуляції процедур та розвитку державно-приватного партнерства. У результаті на сьогодні ми досягли фактичної пропускної спроможності на Дунаї 25 млн тонн на рік, і розвиток продовжується.

Дунайський портовий кластер у поточних умовах показав себе ефективно, але при цьому є перспективи подальшого розвитку. Зроблено багато, але потрібно ще багато зробити.

– Які основні вузькі місця Дунайського регіону та які бачите можливості для подальшого розвитку?

– Основне вузьке місце Дунаю – це канал Сулина, який проходить

через територію Румунії. До липня це був єдиний канал, який з'єднував Дунай із морем. Після того, як ЗСУ звільнили острів Зміїний, разом із ВМС ми провели низку технічних заходів, що дозволило відкрити гирло Бистре. На той момент канал мав прохідну осадку 3,9 метра і міг взяти на себе орієнтовно 35-40% всього трафіку. Більшість суден все одно була змушена використовувати Сулину, тому питання збільшення пропускної спроможності румунського каналу було критично важливим.

Ми неодноразово проводили переговори з представниками влади Румунії на всіх рівнях. Для нас цілком зрозуміло, які заходи мають бути проведені, щоб Сулина в 2-3 рази підвищила свою пропускну спроможність. Причому не йдеться про будівництво чи великі інвестиції. Ключове тут ефективна організація роботи румунських лоцманів та інших суміжних служб.

На жаль, через сім місяців активного діалогу з колегами з Румунії та їхніми обіцянками, ці питання досі не вирішені. Зокрема, з їхнього боку була обіцянка про перехід на цілодобовий режим роботи каналу та збільшення кількості проводок суден до восьми на добу. Цифри говорять самі за себе: у липні Сулина проводила в середньому чотири судна на добу, у листопаді цей показник скоротився до двох суден. Тобто, замість обіцяного збільшення ми отримали скорочення. (Український канал – гирло Бистре на сьогодні за добу може здійснювати 12 проводок, із них на вхід – 6-8 суден – *ред.*). Нам не зрозуміла така позиція румунів, бо доходи, які їхня держава отримує від проходження каналу, у десятки разів перевищують зарплати лоцманів, яких треба взяти на роботу.

Нам нічого не залишається, крім того, щоб, з одного боку, продовжувати домагатися збільшення проводок по Сулині, з іншого – розвивати свій канал (гирло Бистре – *ред.*). Тому АМПУ продовжує реалізовувати комплекс заходів, завдяки чому прохідна осадка гирла Бистре сьогодні становить уже 5 метрів і буде збільшуватися і далі. Таким чином, ми зменшуємо залежність роботи наших портів від ситуації в Сулині.

Друге вузьке місце – залізнична та автомобільна логістика, робота над її покращенням також ведеться. Але на сьогодні головним фактором стримування подальшого розвитку є саме Сулина. При нормальній роботі каналу пропускна спроможність дунайських портів у 30 млн тонн на рік – це реально, навіть при існуючій наземній інфраструктурі.

– Якщо говорити про технічне оснащення самих портів, які основні проблеми?

– Із трьох портів на Дунаї останніми роками прибутково працював лише Ізмаїл. Завдяки тому, що до порту прокладено залізницю нашою територією. Рені та «Усть-Дунайськ» були у глибокій багаторічній кризі. Тому й інфраструктура у цих портах була, м'яко кажучи, вкрай застарілою та потребує комплексу технічних заходів.

Значна кількість заходів була реалізована з нашого боку. Зокрема, відновлення та розвиток внутрішньопортової залізничної інфраструктури, автомобільних доріг, організація складів, ремонт кранового господарства, передача з портів інших регіонів низки перевантажувальної техніки, а також передислокація робочої сили.

Значна частина вантажовласників прийшла на роботу в порти зі своїм обладнанням, деякі компанії почали будувати та розвивати власні термінали. Йдеться не лише про територію державних стивідорів, а й загалом уздовж річки. Зокрема, це проекти компаній «Нібулон», «Кернел» та інших.

– Які показники Чорноморської зернової ініціативи маємо наприкінці року?

– На сьогоднішній день (28 грудня – ред.) у рамках зернової ініціативи 605 суден вийшло, 589 судів зайшло. До кінця року буде понад 16 млн тонн експорту через так званий зерновий коридор. За оцінками, обсяг міг бути 23-25 млн тонн, якби російська сторона не перешкоджала та штучно не скорочувала кількість інспекцій у Босфорі.

– Який зараз стан трафіка? Чи великі черги на перевірку судів? Як поводяться російські члени інспекцій Спільного координаційного центру?

– Станом на 28 грудня у черзі 96 суден, із них 71 судно очікує інспекції на вхід і 25 – на вихід. Середня кількість інспекцій у період із листопада до сьогодні – 3,5 судна на вхід і три судна на вихід на добу. Ми підраховали, що для того, щоб три порти Великої Одеси на повну використовували свої експортні можливості, необхідно інспектувати 18-20 суден щодоби замість 6,5 судна, які маємо за фактом.

Ми щодня ведемо переговори з нашими партнерами – ООН і Туреччиною, які запевняють нас, що роблять усе можливе, щоб покращити цю ситуацію, але зробити це швидко – не виходить. Хоча, коли Росія призупинила свою участь в ініціативі, Туреччина та ООН робили інспекції самостійно. За один день вони провели 46 інспекцій, за другий – 39. Що говорить про те, що показник у 20 інспекції на добу, який нам необхідний, абсолютно можливий, якщо є бажання усіх сторін ініціативи.

– Як нам вийти з нав'язаних рамок, хоча би частково – портам Великої Одеси?

– Ми вийшли з ініціативою продовжити коридор на рік та більше, а також додати порти Миколаївського регіону. Відповіді ми поки що не отримали. На сьогоднішній день, з огляду на військову ситуацію, ініціатива насамперед потрібна для судновласників і страхових компаній. Без цього практично не буде флоту, готового заходити до наших портів.

Безумовно, ми не хочемо себе стримувати і не стримували б, якби бачили, що без якогось міжнародного документа та домовленості судновласники будуть готові до нас заходити.

– Чи можливе розширення номенклатури вантажів? Можливо, не в рамках цієї ініціативи, оскільки раніше ви говорили, що вона стосується безпосередньо продовольчої безпеки.

– Такі переговори також ведуться. При першій нагоді ми це зробимо, але поки що у нас немає жодних хоча б приблизних термінів реалізації.

– Миколаївські порти технічно матимуть змогу здійснювати регулярні відправлення вантажів? Адже це один із найбільш постраждалих портових регіонів.

– Порти – це насамперед причали та акваторії, які досить важко пошкодити. Тому будь-який порт, який буде визнаний безпечним для заходу суден, може швидко відновлювати свою роботу в певному обсязі. Безумовно, є множинні та серйозні ушкодження складського господарства та перевантажувального обладнання. Найбільше постраждав Маріуполь. Але Миколаївський порт протягом буквально одного дня буде готовий відновити свою роботу, так само як і «Ольвія». Стосовно Херсона потрібна серйозна робота з розмінування русла річки, і це робота не одного дня і навіть не одного місяця.

– Чи є оцінка збитків портової галузі внаслідок повномасштабного вторгнення?

– Повної оцінки немає, тому що ми не маємо доступу до ряду портів. Якщо ми говоримо про відновлення всіх галузевих об'єктів, це сотні мільйонів доларів.

– Яким є бачення програми відновлення портової інфраструктури?

– Ми узагальнюємо всю інформацію, яка у нас є. Передаємо своє бачення донорам на рахунок тих відновлень та будівництва, за якими ми хотіли б отримати допомогу. Це фінансові інституції, різні фонди та уряди країн-партнерів. Для того, щоб коли ми зможемо приступити до цих робіт, у нас вже було розуміння, на яких саме об'єктах потрібно зосередитися і які можуть бути джерела фінансування.

– Нещодавно виконавчий директор ДТЕК заявив, що компанія не буде відновлювати частину зруйнованої енергетичної інфраструктури, яка була застарілою, натомість треба будувати

нову. Чи доречний такий підхід стосовно об'єктів портової інфраструктури?

– Якщо ми говоримо про портову інфраструктуру, її потрібно розділити на дві частини. Перша – гідротехніка, друга – перевантажувальне обладнання. Щодо першого ми завжди говорили, що у нас знос понад 80%. Тому, як у довоєнний період, так і післявоєнний, поступова модернізація гідротехніки буде потрібна, насамперед, причалам.

Що стосується перевантажувальної техніки, то якщо постраждав якийсь кран або інша одиниця, замінювати її необхідно на нові технології та розробки.

– Кабмін об'єднав Мінінфраструктури та Міністерство розвитку громад та територій, яке очолив Олександр Кубраков як віцепрем'єр – міністр інфраструктури та регіонального розвитку. Це свідчення особливого пріоритету транспортної та, зокрема, портової галузі?

– Я сказав би, що це більше не про транспортну галузь, а про реформу держуправління та скорочення апарату чиновників. Крім того, створення єдиного ефективного центрального органу влади, що займається відновленням і розвитком інфраструктури в цілому.

– Бізнес буде нові логістичні ланцюги до Європи, дехто інвестує кошти. Ймовірно, частково нова експортно-імпортна логістика продовжить працювати і після війни. При цьому скорочується вантажна база. Як портам відновити вантажопотоки? Скільки часу потрібно, щоб відновити довоєнні обсяги перевалки?

– Відновлення довоєнного експорту та імпорту залежить від виробництва та споживання в країні. На жаль, у нас сильно постраждав гірничо-металургійний комплекс у плані виробництва. Цього експорту у нас буде значно менше. Також очікується менше експорту агропродукції наступного року. Тому, вантажна база протягом наступних років буде, на жаль, значно меншою, ніж у

2021 році або навіть, ніж у 2022 році.

При відновленні повноцінної роботи глибоководних морських портів, у моєму розумінні, значна частина вантажопотоку повернеться назад, оскільки це найекономічніший спосіб перевезень. Але, водночас, обсяг вантажопотоку на Дунаї та західних прикордонних переходах, я вважаю, все одно буде вищим за довоєнний час.

– Який зараз статус діючих концесій? Як здійснюється комунікація із концесіонерами? Чи готові вони продовжувати роботу після війни?

– У нас два проекти концесії, які ми незадовго до війни остаточно реалізували – Херсон та Ольвія. З концесіонерами ми постійно на зв'язку. Вони підтверджують наміри продовжувати роботу після закінчення війни. Так ми й бачимо подальше функціонування портів. Щодо нових концесій, то вони поки що припинені.

Водночас ФДМУ оголосив конкурс на приватизацію державного стивідора «Усть-Дунайськ». На сьогодні, з огляду на ситуацію, це можливість вигідно для держави продати цей актив. Сподіваємося, що на конкурсі буде багато учасників та бюджет отримає значне вливання. Аукціон має відбутися вже у січні.

– Неминуче звільнення Криму. Як реінтегрувати кримські порти? З чого починати?

– Як і казав раніше, як тільки той чи інший регіон буде деокуповано і ми отримаємо доступ, у найкоротший термін порт може розпочати роботу. Якогось спеціального плану щодо запуску нам не потрібно.

– Чи є розуміння, куди загалом буде рухатися портова галузь? Чи змінилися пріоритети з урахуванням війни?

– Стратегія розвитку портів глобально не зміниться. Найбільш ефективним управлінцем є приватні оператори. Вантажну базу

потрібно буде нарощувати після війни, і на колишній рівень вона повернеться не за один рік. Якщо говорити про основний вантажопотік, напевно, це буде агропродукція, паливо, металургія, контейнери.

– Що потрібно, щоб етап післявоєнного відновлення супроводжувався зростанням інвестиційної привабливості України?

– Вже сьогодні деякі пільгові механізми інвестування реалізовані, зокрема, для проектів на Дунаї. Було внесено зміни до низки законів протягом війни. В тому числі – значно спрощено механізм відведення землі та узгодження інвестпроекту, якщо йдеться про будівництво мультимодальних терміналів уздовж річки Дунай.

Крім того, ми готуємо низку пропозицій для того, щоб зробити більш привабливим інвестування в портову галузь, насамперед – на деокупованих територіях. Це має бути як зниження фіскального навантаження, так і дерегулювання господарської діяльності. З боку держави ми маємо мотивувати бізнес розвивати ці регіони.

– Підтримайте галузь. Чого би побажали нашій портовій спільноті?

– Не тільки портова, а й уся галузь водного транспорту, під час війни та у післявоєнний період відігравала, відіграє та буде відігравати ключову роль у відновленні нашої держави. Тому ми точно маємо розуміти, що попереду роботи у нас багато. Хочу побажати всім якнайшвидшої Перемоги та мирного життя.

▪ [Віктор Ковальчук](#)