

Робоча зустріч керівників Асоціації портів України «Укрпорт» з Генеральним директором ТОВ «Експертно- технічний центр «Діалаб» ЛТД» Пустовим В.М.

6 квітня 2023 року, Президент Асоціації портів України «Укрпорт» Ю.Б. Крук та Генеральний директор Асоціації О.С.Леснік зустрілись з Генеральним директором ТОВ «Експертно-технічний центр «Діалаб» ЛТД» – підприємства-члена Асоціації портів України «УКРПОРТ» Пустовим В.М.

У ході зустрічі обговорювалися питання фактичного стану та можливих напрямів роботи з модернізації парку порталних кранів у портах України. Намічено відповідні спільні дії.

Прес-служба Асоціації портів України «Укрпорт»

УДП перевезло 1,8 млн тонн

вантажів у 2022 році

Морський та річковий флот ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) у 2022 році перевіз 1,8 млн тонн вантажів. Такі попередні дані озвучив генеральний директор УДП Дмитро Москаленко в інтерв'ю [«ГМК Центр»](#).

За словами Москаленка, на УДП за підсумками 2022 року припадає приблизно 10% загального вантажообігу дунайських портів України, включно з річковими і морськими перевезеннями.

Підприємство могло б здійснити набагато більше перевезень, але завадила сильна перевантаженість дунайської інфраструктури та черги на терміналах в морських портах, де каравани з вантажами могли чекати на розвантаження по кілька тижнів”, – зазначив він.

Основу вантажів у 2022 році складали зернові та металургійна сировина.

У 2022 році ми перевезли майже півмільйона тонн продукції ГМК – залізної руди на Середній Дунай. Проте частка ГМК порівняно з довоєнною скоротилася. Наприклад, у січні-лютому 2022 року щомісячний обсяг перевезень вантажів ГМК складав приблизно 80 тис. тонн. Це майже 2/3 від загального обсягу перевезень. Але після початку війни чорноморські порти України були заблоковані. Зернові вантажі переорієнтувались на Дунай. Тому навесні і влітку всі сили були кинуті на експорт зернових. Ближче до кінця року флот УДП почав повертатись на Середній Дунай, частка ГМК знову почала зростати”, – пояснив керівник УДП.

Москаленко додав, що у першому кварталі 2023 року перевезення вантажів ГМК флотом УДП склали приблизно 70 тис. тонн.

ПрАТ «УДП» здійснює річкові вантажоперевезення по Дунаю. Компанія експлуатує понад 20 самохідних суден вантажного

річкового флоту та приблизно 200 несамохідних суден, що дозволяє оперувати приблизно 20 баржевими караванами. Основу вантажів у 2022 році складають зернові та металургійна сировина. Крім того, компанія почала розвивати напрям контейнерних перевезень і [запустила](#) регулярні контейнерні каравани.

Компанія у 2022 році [збільшила](#) перевезення вантажів порівняно з 2021 роком. Зокрема, у січні-жовтні річковим флотом перевезено майже 1,5 млн тонн вантажів.

За підсумками 2022 року ПрАТ «УДП» [одержало](#) понад 1 млрд грн прибутку після 38 млн грн збитку за попередній рік.

ОЛЕКСАНДР РІФФА: Я ЗАЛИШАЮ РЕГІСТР ЗІ ЗБЕРЕЖЕНИМ ФАХОВИМ КОЛЕКТИВОМ, У ПРИБУТКОВОМУ СТАНІ ТА З РЕАЛЬНОЮ ПЕРСПЕКТИВОЮ РОЗВИТКУ

5 квітня 2023 року Олександр Ріффа провів останню нараду у статусі Генерального директора Державного підприємства «Класифікаційне товариство «Регістр судноплавства України». У його останній робочий день пройшла селекторна нарада з керівниками структурних підрозділів, на якій було подяковано колективу за ефективну та злагоджену роботу протягом не легкої півторарічної співпраці, що припала на тяжкі воєнні часи.

9 листопада 2021 року наказом голови Державної служби морського та річкового транспорту України Олександр Ріффа був призначений виконуючим обов'язки генерального директора Регістра судноплавства України. Підприємство, з роботою якого він був добре знайомий у статусі заступника протягом попередніх чотирьох років, на початок листопада 2021 року перебувало у скрутному стані. Вперше за багаторічне існування Регістра діяльність класифікаційного товариства була збитковою. Згідно з аналізом проведеного внутрішнього аудиту це сталося через те, що у 2021 році Регістр відмовився від надання частини послуг на користь приватних структур і як наслідок – підприємство недоотримало дохід близька 15 млн.грн.

З перших днів роботи були застосовані оперативні управлінські заходи щодо ліквідації збитковості, стабілізації фінансового стану підприємства та повернення державних коштів у доходну частину державного підприємства. Завдяки цьому, при збитку станом на 01.10.2021 в 11 млн.грн. всього за два місяців до кінця 2021 року розмір збитку було скорочено до 4,8 млн.грн.

Більше того, за підсумками першого півріччя 2022 року Регістром судноплавства України було досягнуто прибутковий фінансовий результат. І це – під час воєнного стану і повномасштабної війни, під час масового відтоку фахівців з країни, під час призупинення судноплавства та роботи підприємств морської галузі на тимчасово окупованих територіях, під час суттєвого скорочення доходів Регістра від класифікаційної діяльності, технічного нагляду за суднами та конвенційної сертифікації суден.

«З початком війни діяльність підприємства не призупинялась ані на день. Регістр продовжував надавати послуги і виконувати замовлення, що надходили від клієнтів, незважаючи на загострення ситуації в багатьох регіонах країни. Колектив працював і очно, і дистанційно, і у режимі неповного робочого дня, але з вірою у краще. Ефективна робота підприємства у найскрутніший для країни період – це колективна проміжна перемога усіх співробітників. Тому підтвердження – фінансовий

результат Регістра за підсумками 2022 року: чистий прибуток у 1,3 млн.грн. і 26 млн.грн. сплачених податків у держбюджет», – зазначив Олександр Ріффа.

Новим викликом для Регістра судноплавства стала сфера діяльності, пов'язана з приєднанням ДП «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України» до підприємства на підставі відповідного наказу Адміністрації судноплавства. Збитковий стан інституту і борги стануть навантаженням на фінансовий стан Регістра, проте керівництво у приєднанні бачить додаткові можливості для розширення сфери послуг Регістра. Відповідний план дій щодо максимально ефективного впровадження функціоналу інституту в структуру Регістра був розроблений та застосовуються певні кроки у його реалізації.

Перший квартал 2023 року Регістр також закінчив з позитивним фінансовим результатом: у порівнянні з відповідним періодом 2022 року доходи зросли на 8%, тобто – на 1 млн.грн., а у держбюджет сплачено податків на суму більше 5 млн. грн.

Важливий і неупереджений критерій ефективної роботи Регістра судноплавства України – міжнародний рейтинг. В 2022 році за опублікованими даними (White, Grey&Black List – WGB-List) Паризького меморандуму про взаєморозуміння держав прапора (Paris MoU) Регістр судноплавства України значно покращив показники та піднявся у рейтингу на три позиції, зайнявши 21-е місце із 33-х зазначених у цьому переліку класифікаційних товариств. **Це – найвищий показник за останні роки. Він є свідченням правильних управлінських, організаційних рішень та фахової праці всього колективу, а також відповідального ставлення до роботи.**

За останній рік війни Регістр розширив спектр власних послуг, зокрема у галузі сертифікації. Як один з кроків до наближення членства України у Європейському Союзі була продовжена робота з синхронізації вітчизняних норм у сфері судноплавства з відповідними нормами ЄС. Підприємство гідно представляло

інтереси України в межах співпраці з ІМО, СЕСНІ та Дунайською комісією. Правила Регістра актуалізовані відповідно до сучасних вимог Європейських Директив та стандартів, що застосовуються до суден внутрішнього водного транспорту.

У 2023 році Регістр судноплавства України повинен продовжити роботу, розпочату у 2022 році із Адміністраціями країн Євросоюзу для отримання визнання відповідно до Директиви (ЄС)2016/1629 відносно суден внутрішнього плавання. Це стосується і роботи з Морськими адміністраціями для отримання повноважень на проведення конвенційної сертифікації морських суден під їх прапором на відповідність вимогам Міжнародних конвенцій.

«Девіз Регістра судноплавства України – безпека понад усе. Принципи роботи нашого трудового колективу незмінні: якість, професійність, системність та амбіційність. Я пишаюся тим, що у найскладніший час для нашої держави та Регістра мені разом з командою вдалося мобілізувати усі сили, вберегти єдине державне підприємство, що надає класифікаційні та конвенційні послуги, від банкрутства та закласти фундамент для подальших успіхів відповідно до стратегії розвитку. Вдячний колективу за цю можливість і цей безцінний досвід. Влітку Регістр відзначатиме 25-річчя з дня заснування. Тож я бажаю, щоб цей ювілей підприємство відзначило з новими позитивними результатами і нашою спільною Перемогою над ворогом!», – підсумував Олександр Ріффа.

Асоціація портів України «Укрпорт» вітає колектив ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» з історичним рекордом обробки вантажів за місяць: 721,5 тис. тонн вантажів

ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» (ІЗМ МТП) у березні 2023 року обробило 721,5 тис. тонн вантажів, що є історичним рекордом обробки вантажів за місяць. Про це повідомила прес-служба держстивідора.

В минулому, у «золоті часи» Ізмаїльського порту, найбільший річний обсяг перевалки вантажів сягнув відмітки 7,3 млн тонн за рік у 1989 році. Не важко порахувати, що в середньому за місяць це становило близько 585 тис. тонн, а найвищий показник за місяць був досягнутий в травні того року, коли було перевантажено 712 тис. тонн. Тобто, в березні цього року ми перевищили цей рекорд. І це – за умови, що зараз колектив ДП «ІЗМ МТП» – в два рази менший (тоді кількість ізмаїльських портовиків була близько 2860, зараз в ДП «ІЗМ МТП» – 1424 працівника)”, – вказала прес-служба.

Зокрема, перевалка експортних вантажів збільшилася до 506,9 тис. тонн, імпорتنих – до 209 тис. тонн. В режимі транзиту оброблено 5,6 тис. вантажів.

Біля причалів ДП «ІЗМ МТП» у березні було оброблено 88 морських суден.

Ця віха далась нам нелегко – різнотипні вантажі, зокрема, генеральні, навалочні, наливні, контейнери, які технологічно мають різний підхід із врахуванням безпечних умов праці, бо для нас важливо не тільки виконувати вчасно (і передчасно!) наші зобов'язання перед партнерами, але й зберегти здоров'я та життя наших працівників, бо це – найважливіше”, – зазначив директор підприємства Андрій Єрохін.

За його словами, в умовах воєнного стану Ізмаїльський порт став одним із стовпів української економіки, забезпечуючи рух вантажів морським шляхом в обидва боки кордону. Підприємство своєчасно і в рази більшому обсязі виплачує податки в бюджети різних рівнів, приймає на роботу людей, які вимушено переїхали до Ізмаїла з міст, що потерпають від повномасштабної агресії російської федерації.

Асоціація портів України «Укрпорт» вітає колектив ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» з історичним рекордом обробки вантажів за місяць: 721,5 тис. тонн вантажів і бажає подальших успіхів!

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 Костянтинівч 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 Костянтинівч 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 Костянтинівчу, 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»
