

АМПУ отримала першу партію генераторів із США для забезпечення портів енергією

ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) отримало перші 12 генераторів великої потужності, які є донорською допомогою від Фонда Говарда Дж. Баффета (HGBF) за підтримки Агентства США з міжнародного розвитку (USAID) українським портовикам. Про це повідомила прес-служба АМПУ.

Найближчим часом очікується отримання наступних партій генераторів, які дозволять забезпечити роботу підприємства.

Енергетична незалежність – теж форма незалежності, яка зараз для нас важлива. Країна-агресор своїми терористичними атаками нищить цивільну інфраструктуру, зокрема і енергетичну. Відсутність енергопостачання для портів означає практично повну зупинку усіх виробничих процесів. А це значить – уповільнення темпів перевалки вантажів, зокрема і гуманітарних, з продовольством для найбільш вразливих країн. Генератори потрібні нам як стратегічний резерв, який забезпечить безперебійну роботу усіх філій ДП «АМПУ» та підприємств морської галузі”, – наголосив в.о. голови АМПУ Олексій Востріков.

В умовах військової агресії з боку Росії, АМПУ веде активну взаємодію з проектом USAID «Економічна підтримка України» (USAID ERA) та іншими організаціями, в частині пошуку донорів для отримання матеріально-технічної допомоги, яка потенційно дозволить збільшити експортний потенціал Дунайського регіону (мобільні навантажувачі для зерна та насіння, зернові насоси, тимчасові склади для зберігання зерна, річ стакери, морські катери для лоцманів, буксири тощо) та забезпечити безперервний режим роботи підприємства та українських портів в умовах

наслідків від російських ракетних ударів (портативні дизельні генератори тощо).

Як раніше повідомив міністр закордонних справ Дмитро Кулеба, ця допомога є результатом зустрічей та домовленостей між Президентом України Володимиром Зеленським та американським бізнесменом та філантропом Говардом Баффетом.

В УДП триває внутрішня перевірка з охорони праці

Комісія складається з головного інженера, профільних фахівців з відділу охорони праці та з інших служб, представника профспілкового комітету та залученого до перевірки незалежного експерта.

Відпрацьована база технічного обслуговування флоту, підмінний екіпаж та Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод. Саме в цих підрозділах сконцентрована основна виробнича діяльність УДП і пов'язані з нею ризики.

Члени комісії дослідили умови праці, дотримання стандартів норм, правил, інструкцій з охорони праці.

Оцінений рівень трудової дисципліни та ступінь залучення трудового колективу до заходів з охорони праці.

За результатами перевірки буде складено відповідні акти та розроблено перелік заходів з охорони праці.

На жаль, тривалий час напряму охорони праці в УДП не приділялося належної уваги. Але цього року все змінилось.

Наша мета – забезпечити відповідність не лише українським державним стандартам, але й європейським.8618:55

«Державний орган має бути сервісом для клієнта – моряків, судновласників, менеджерів компаній». Інтерв'ю голови Адміністрації судноплавства Євгенія Ігнатенка

Кабінет міністрів призначив Євгенія Ігнатенка новим головою Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України. Євгеній – людина з бізнесу. Останні роки активно розвивав компанію «Грейн-Траншипмент», яка демонструвала значні результати, поки мирне життя не перервала велика війна. У цей відповідальний момент він очолив відомство, що раніше отримувало найбільше нарікань від бізнесу та галузевої спільноти. Одразу після призначення Євгеній Ігнатенко розповів в інтерв'ю «Портам України», яким був його шлях до керівної посади у галузі та якою має бути оновлена Адміністрація судноплавства.

– У галузі водного транспорту ви відома людина, та зараз доречно детальніше згадати ваш профільний бекграунд. Як прийшли у галузь, чим займалися ці роки?

– Я походжу з династії моряків, що типово для Миколаєва, де таких династій багато. Мій батько і досі працює судовим кухарем, двоє братів – моряки. Сам я море любив з дитинства, і ще у шкільні роки пов'язав з ним життя. У 1990-і та 2000-і роки діяла Миколаївська морехідна школа, яку повністю фінансував Миколаївський морський торговий порт. Зараз школи вже немає, а шкода – це був хороший підхід. До неї можна було вступити після 9-го класу і у 10-11 класах навчатися з морським ухилом. Чотири дні на тиждень ми навчалися за звичайною шкільною програмою, два – за морехідною. Вивчали матроську та мотористську справу, механіку, палубні роботи, проходили практику в порту на буксирах та інших судах, які були на балансі порту. Після випуску учням, в залежності від успішності, присвоювали кваліфікацію моториста-матроса першого або другого класу. Випускники цієї школи мали змогу вступити до Херсонського морського коледжу за спрощеною процедурою, що я й зробив.

Отримавши у коледжі спеціальність «судноводій» і пройшовши практику, з 2004 року працював на рибпромислових суднах та науковому судні (вивчали шельфи та рельєфи) у центральній та східній Атлантиці. Це були контракти по 8-9 місяців, довгий час ми перебували у відкритому океані без заходу до порту. Потім я перекваліфікувався на торгові судна, які перевозили генеральні вантажі, контейнери. Працював у німецькій компанії та ходив на суднах під німецьким прапором. Поступово пройшов шлях від практиканта до капітана. Паралельно навчався в Київській академії водного транспорту – за тією самою спеціальністю «судноводій», але здобував уже вищу освіту.

– Але зараз у галузі вас знають більше як «річника». Коли ви перейшли з морського до річкового флоту?

– У 2012 році мене запросили до компанії «Нібулон», коли я саме мав невеличку перерву між рейсами. І я радий цьому, адже надалі зробив успішну кар'єру та досягнув успіхів саме у роботі на внутрішніх водних шляхах. У «Нібулоні» починав капітаном буксира – перевозили зерно двома баржами Південним

Бугом по 6-8 тис. тонн. А згодом мені запропонували стати заступником директора з безпеки судноплавства. Я вивчав нормативно-правову базу, опікувався безпекою на суднах компанії, займався комунікацією з центральними органами виконавчої влади (тоді – Укрморрічінспекцією). Далі запропонували вже посаду директора судноплавної компанії «Нібулон». Звісно, я з радістю погодився.

За ті три роки у «Нібулоні» вдалося досягти багато. Флот компанії став лідером з річкових перевезень в Україні. Ми побудували п'ять буксирів та сім барж, створили найбільший плавучий перевантажувальний кран у Чорноморському та Середземноморському басейнах – «Святий Миколай». Його будували в Румунії, і я особисто переправляв цей кран до Миколаєва. Ми з командою «Нібулону» запустили пасажирські перевезення суднами на підводних крилах – регулярні рейси здійснювалися з Херсона та Миколаєва до Нової Каховки, Голої Пристані, Нової Одеси, Вознесенська, Очакова, на Кінбурнську косу.

У 2017 році розпочався наступний етап моєї кар'єри – я став комерційним директором ТОВ «Грейн-Трансшипмент». За цей період вдалося втілити багато ідей: будівництво барж, модернізація та реновація буксирів, розвиток перевезень зерна по Дніпру. Наш флот транспортував також генеральні та негабаритні вантажі, почали роботу з олією. Ми мали повний цикл суднобудування та судноремонту всередині України – будували флот на «Дунайсудосервісі» в Ізмаїлі з металу «Азовсталі». У 2018 році запустили перевантажувальний комплекс «Перлина Дніпра» у місті Дніпро. Безумовно, ми досягли значних результатів, починаючи з нуля.

– Ми знаємо, що з початком повномасштабного вторгнення ви вступили до лав Збройних сил України. Розкажіть про це.

– Усі знають, що окупанти захопили Херсон і підійшли на околиці Миколаєва вже в перші дні повномасштабної війни. Моя сім'я, мої друзі, бізнес, в якому я працював, мої річки, моє море – все це опинилося під загрозою. І захищати їх було

єдиним рішення в такій ситуації. Тож я пішов до військкомату і вступив до лав ЗСУ. Потрапив до 59-ї окремої мотопіхотної бригади імені Якова Гандзюка. В її складі у званні головного сержанта воював на нашому Півдні.

За іронією долі, під час звільнення Херсона нам довелося руйнувати в тому числі баржі, які будувала компанія «Грейн-Траншипмент». Незадовго до початку війни ми переправили туди половину усього нашого флоту – 15 суден та готувалися до відкриття навігації 2022 року. Окупанти стали використовувати наші баржі для створення понтонної переправи, перекидання військової техніки через Дніпро, а ми відпрацьовували по ним артилерією... Але так було потрібно. Так само, як у бізнесі, я мав працювати на результат. У цьому випадку результатом мало стати звільнення Херсона – і ми його досягли.

– Тепер, коли вас призначили головою Адміністрації судноплавства, виходить, що будете по інший бік, адже раніше вам доводилося працювати з цією структурою з боку бізнесу...

– Так, але, до речі, я вже маю досвід роботи поза бізнесом. Адже раніше, у 2020 році, мене обрали депутатом Миколаївської облради VIII скликання від партії «Слуга народу». При цьому постійно займався у тому числі й морською тематикою. Мій округ знаходиться біля узбережжя Дніпро-Бузького лиману та Чорного моря, там проходить судноплавний канал. Доводилося вирішувати багато питань, зокрема, пов'язаних з маломірним судноплавством.

– Раніше бізнес неодноразово скаржився на відсутність повноцінної взаємодії зі структурою, яку ви очолили. Були звинувачення керівництва відомства у корупції. Гадаю, нині від вас чекають суттєвих змін як від людини, яка сама прийшла з річкового бізнесу?

– У мене абсолютно європейський підхід до роботи чиновника. Держава – це сервіс, а сервіс має працювати на клієнта. Клієнт задоволений – значить, сервіс працює добре. У цьому випадку

клієнти – це моряки, судновласники, транспортні компанії. Їм треба дати той сервіс, який вони бажають, а не той, яким його бачить чиновник. Я працював, так би мовити, з іншого боку, тому добре знаю, про що говорю. Щодо тієї ж комунікації бізнесу й держави. На гарячу лінію Мораду далеко не завжди можна було додзвонитися, аби дізнатися, на якій стадії знаходиться той чи інший запит. Так не має бути. Будь-який судновласник або менеджер компанії повинен мати вільний доступ до будь-якого чиновника. Ще краще – діджиталізувати цей процес, повністю відійти від особистого спілкування. Це – гарантія швидкості та боротьба з корупцією.

Інший приклад – дипломування моряків. Подані ними документи комісія має розглядати у максимально короткий термін! Чиновник не повинен починати свою роботу з кави, а потім кавою й продовжувати. Мовляв, я зараз посиджу, перекурю, пару документів розгляну, потім знов перекурю. Чиновник має чітко відпрацьовувати свій робочий час. І робити це в інтересах клієнта. А не розглядати державну службу як підприємництво, не бути таким собі ФОПом, що працює виключно на себе.

– Які ще задачі стоять перед вами?

– Імплементация європейських нормативів. Це важливий напрямок роботи. Розумію, що про це говорять роками, процес не швидкий, є певні процедури, певні узгодження... Але я переконаний, що саме зараз маємо вікно можливостей для просування України на міжнародному рівні для інтеграції до європейської та світової спільноти. Україна йде до Євросоюзу, і на цьому шляху не можна зупинятися. Саме зараз про нас знають, нас бачать, нас чують. І сьогодні це моя ділянка фронту. Я сприймаю це так і зроблю все залежне від мене для Перемоги.

[Андрій Муравський](#)

«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 зросте 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.
