

Буратіно. Заступниця міністра Олена Шкрум та її колеги нагадують типових Лисицю Алісу та Кота Базілію. Як і в старій казці, чиновники буквально «укатують» довірливих інвесторів (на професійному сленгу — майбутніх концесіонерів) закопати їхні золоті сільдо на «Полі чудес», тобто в терміналі порту Чорноморськ. Ми теж чекаємо на результати, але вже без конвертів.

Міністерські діячі намагаються завершити справу з концесією, але не з самим портом Чорноморськ. Під чергові байки про публічно-приватне партнерство міністр Олексій Кулеба 27 березня підписав наказ №669.

НАКАЗУЮ:

1. Розпочати підготовку до реалізації та здійснення публічно-приватного партнерства щодо частини Зернового морського терміналу державного підприємства «Морський торговельний порт «Чорноморськ» (далі - ДП «МТП «Чорноморськ») та майна державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ») у тилу причалів №№ 7-9 (далі - Проєкт).

Це нова спроба привласнити державне або міське майно — мова йде про причали №7-9. Очевидно, комусь із наближених до влади захотілося «хапнути» саме цю ділянку порту разом із причалами та кранами. Поки Кулеба на посаді, чому б і ні.

Виникає логічне запитання: чому не перевести зернові вантажі з Одеси до Чорноморська, якщо там є вільні потужності. Можливо, тому, що в Одесі державний порт роками не перевантажує жодної тонни самостійно. Вся робота перепродана фірмам-одноденкам із сумнівним корінням — від Сирії до Росії.

Невже так важко створити в Чорноморську умови, за яких вантажити збіжжя чи метал буде вигідніше, ніж в Одесі? На державних причалах, без відкатів та «шлагбаумних» платежів за кожну дію. Це дозволило б визволити центр історичного міста від гуркоту тисяч вантажівок та вагонів, а заодно — забезпечити людей від постійних бомбардувань портової зони в межах житлової забудови.

Читайте також: [Проблеми, які «топлять» порти України](#)

Закон про «узуфрукт» та ліквідація державної відповідальності

Зараз відкривається ще один «портовий фронт». Усі державні підприємства (ДП) — порти Південний, Чорноморськ, Рені, Ізмаїл, Миколаїв, Маріуполь, а згодом і Одеса — з квітня ліквідуються. Це рішення базується на Законі №4196-IX від 12 грудня 2025 року. Порти стануть товариствами з обмеженою відповідальністю (ТОВ) або акціонерними товариствами.

22) перше речення частини третьої статті 23 Закону України "Про морські порти України" (Відомості Верховної Ради України, 2013 р., № 7, ст. 65) викласти в такій редакції:

"3. Державні стратегічні об'єкти портової інфраструктури та інше державне майно перебувають у користуванні адміністрації морських портів України на праві **узуфрукта** державного майна або на іншому речовому праві на чуже майно, передбаченому законом ."

Логіка держави зрозуміла: навіщо відповідати за те, що директор порту знищив майно або розкрив чужу власність. Така відповідальність існує лише щодо ДП. З квітня все майно з повністю амортизованою бухгалтерською вартістю можна буде сміливіше та безкарніше розбирати в межах ТОВ — без конкурсів та тендерів, за копійки.

Це цікавий фронт для чиновників, де переоформлення кадрів теж принесе прибуток. Якщо працівники вже платили за «бронь» або звільнення від фронту директору ДП, то тепер доведеться нести гроші знову, бо підприємство ж «оновлене».

У Законі №4196-IX про самі порти лише одна фраза, натомість слово «узуфрукт» зустрічається понад 110 разів. Депутати справді постаралися. Якби ці зміни реально закривали лазівки для крадіжок, це було б позитивом. Проте щотижня НАБУ та САП звітують про мільйонні справи майже в кожному порту. Нещодавно до суду передали справу про розкрадання 31 млн грн в Ізмаїльському порту під час публічних закупівель у воєнні 2022–2023 роки.

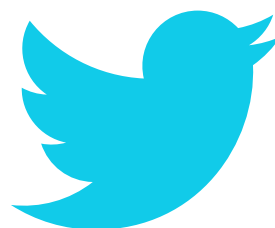
Організована група під «наглядом» міністерства виводила кошти на рахунки ФОПів. Схожі схеми фіксували в Чорноморську, Південному та Одесі. Навіщо тоді ці міністерські співбесіди, якщо переможці одразу починають красти? Схоже, ці конкурси існують лише для обговорення розміру відкатів. Вдалий кандидат — платить, невдаха — стає фігурантом кримінальної справи.

Читайте також: [Концесійний цирк: як Мінрозвитку роками презентує порожні причали і нічого не будує](#)

Падіння вантажопотоків та управлінський абсурд

Якщо з більшістю портів ситуація зрозуміла, то з Одесою — зовсім ні. На балансі порту є території, що коштують значно дорожче за всі крани та буксири разом узяті. Як на землях порту з'являються забудови з реєстрацією «міський пляж», я вже розповідав. Кому тепер «віддають» міську землю після кулуарних співбесід — невідомо. Чи зможе втрутитися місцева влада — теж питання відкрите.

Окремої уваги заслуговує ситуація в порту Південний. Для чого чиновники навмисно збирають 100–300 млн грн у Дунайському пароплавстві? Чи не для того, щоб вивести ці кошти на угорські рахунки європейського офісу, а потім використати їх як перший



внесок у концесію в Чорноморську? Це виглядає як вигадка, але в наших реаліях така казка надто схожа на правду.

До державного підприємства «Морський торговельний порт «Південний» звернулось приватне акціонерне товариство «Українське Дунайське пароплавання» (далі ПрАТ «УДП») з проханням надати безвідсоткову поворотну фінансову допомогу в розмірі 300 мільйонів гривень. Ретельно розглянувши лист ПрАТ «УДП» від 26.01.2026 №93/02-02.1/01, повідомляємо, що станом на сьогодні, підприємство може розглянути питання надання поворотної фінансової допомоги у розмірі не більше 100 мільйонів гривень за умови отримання згоди від органу управління – Міністерства розвитку громад та територій України та затвердження відповідних змін до фінансового плану підприємства на 2026 рік.

У разі надання відповідної згоди, ДП «МТП «Південний» надішле на затвердження проєкт змін до фінансового плану на 2026 рік в найкоротший термін.

029157
З повагою

Т.в.о.директора

Вячеслав ВОЛОШИН

Статистика невблаганна: у першому кварталі 2026 року порти обробили 21 млн тонн вантажів. У 2025-му було 23 млн, у 2024-му — 27,8 млн. Падіння вантажопотоку є постійним. Адміністрація морських портів України (АМПУ) списує все на війну. Хоча як можна покладатися на орган, де за рік змінилося три керівники? Професіоналізмом там і не пахне. У реєстрі судових справ за запитом «АМПУ» значиться понад 17 тисяч рішень та ухвал. Навіщо така адміністрація взагалі потрібна?

Проблема в тому, що міністерство бачить лише один вихід: корпоратизація, наглядові ради та кадрова чехарда. Нещодавно анонсували створення єдиної Дунайської філії, хоча через рік її знову ділитимуть на окремі частини. Жоден професіонал не зрозуміє, як можна «корпоратизувати» збір державних мит із суден. Корпоратизувати інноваційне підприємство — це логічно. Але корпоратизувати збір податків і посадити на це наглядову раду — такого світова практика ще не знала.

Читайте також: [Порт "Ольвія" передали в концесію катарцям, на черзі - порт Чорноморська](#)

Шлях до порятунку: три кроки до реальності

Вихід із цієї ситуації існує, але він потребує політичної волі:

1. Визнати, що реформа портової галузі за старими лекалами провалилася.
2. Визнати, що в Україні існує величезний надлишок портових потужностей.
3. Спільно з місцевими громадами вирішити, які порти залишити, а які негайно закрити як вантажні об'єкти.

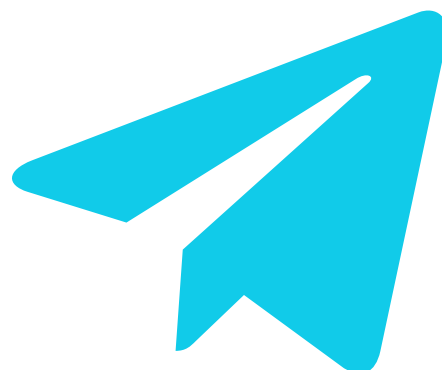
Час припинити витратити безумні кошти на нескінченні адміністрації, філії та покриття мільйонних крадіжок. Порти в центрах Одеси, Херсона, Миколаєва чи Маріуполя не потрібні ані для вантажів, ані для робочих місць. Вони мають обслуговувати лише місцеві потреби. Податки та робота краще генеруються в інших напрямках, ніж через брудну перевалку сировини. Замість концесійних казок та адміністративних реформ у портах без вантажів, час зайнятися реальною логістикою та зупинити нескінченний потік кримінальних справ.

—
Олександр Захаров для «Аргумент»

Читайте також:

- **Реформа митниці як багаторічна афера: куди зникають мільярди та чому схеми працюють досі**
- **Концесія як профанація**
- **Перспективи портів України після закінчення війни (якщо побороти корупцію)**
- **Як корупційні схеми в сфері транспорту отруюють відносини держави з бізнесом**
- **Портова трагікомедія**
- **Як податково-митний терор робить замість сприйнятного бізнес-клімату пустелю**
- **Портова задача: реформ як не було, так і немає**
- **Вгору сходами, що ведуть униз: українська економіка і політика на тлі «кривої Лаффера»**
- **Митна "Коза Ностра" України: як побороти корупційну гідру**

Share 0



Читайте «Аргумент» в **Facebook** и **Twitter**

Если вы заметили ошибку, выделите ее мышкой и нажмите **Ctrl+Enter**.

Коментарі



НОВИНИ ПАРТНЕРІВ

РЕКЛАМА

ВІДЕО

Про що не можна було жартувати в СРСР



HEAVY SHOT, VAMPIRE, NEMESIS: як «Баба Яга» б'є ок*пантів



Воюєш? Плати більше! 50к за оренду і космічні комісії: як виглядає ринок житла на фронті?



[Головна](#) [Про сайт](#) [Опитування](#)

© 2011 «АРГУМЕНТ»

Републікація матеріалів: для інтернет-видань обов'язковим є пряме гіперпосилання, для друкованих видань - за запитом через електронну пошту. **Посилання або гіперпосилання повинні бути розташовані при використанні тексту - на початку використовуваної інформації, при використанні графічної інформації - безпосередньо під об'єктом запозичення.** При републікації в електронних виданнях у кожному разі використання вставляти гіперпосилання на головну сторінку сайту argumentua.com та на сторінку розміщення відповідного матеріалу. За будь-якого використання матеріалів не допускається зміна оригінального тексту. Скорочення або перекомпонування частин матеріалу допускається, але тільки в тій мірі, якою це не призводить до спотворення його сенсу.

Редакція не несе відповідальності за достовірність рекламних оголошень, розміщених на сайті, а також за вміст веб-сайтів, на які дано гіперпосилання.

Контакт: uargumentum@gmail.com