

Вецкаганса, год как “работает” “западный” Наблюдательный совет АМПУ - и полгода как нет публичных отчетов о финансовых результатах Администрации портов. Алё, “наблюдатели”?.. За что акошерные зарплаты от народа Украины получаем?

На эту тему: **Дороги-2020: деньги на ветер**

Есть еще несколько юбилеев - “стоимостью” ниже.

За семь лет “сбора и распила” государственных портовых сборов доходы предприятия (если вообще можно назвать государственные портовые сборы доходом) резко росли только во время роста курса доллара, а расходы галопировали в зависимости от умного “прикида” очередного начальника. Ярким примером оценки того, “что же мы все же делаем?”, является документ конца прошлого года с выводом портового начальства:

Висновок: підвищити продуктивність праці з метою доведення його до рівня 2016-2017 років та вийти на оптимальне співвідношення динаміки середньої заробітної плати і продуктивності праці в апараті управління зі збереженнями та можливим збільшенням досягнутого рівня заробітної плати можливо через оптимізацію чисельності, а саме за рахунок скорочення чисельності на 25-35%.

Можно подумать, что кто-то навязывал руководству АМПУ резко вздуть штат центрального аппарата, надувать административные расходы и прочее, чтобы потом делать далеко идущие выводы, что надо “сокращаться”... За три последних года аппарат центрального офиса АМПУ увеличился на 30%, причем, всё увеличение с якобы “западными зарплатами” и выше. Уже в этом году, со сменой и.о. руководства, пошли еще дальше в поисках эффективности работы этого госпредприятия. А именно: просто перестали публиковать финансовую отчетность! Вообще! Подальше от контроля. Авось, отстанут... И не публикуют уже более полугод. Скрывая тот факт, что экономика этого госпредприятия имеет четкую тенденцию того, что через год-два “портовые управители” непременно придут к государству за дополнительным бюджетным финансированием своей деятельности. Так как одних портовых сборов на «хотелки» всех административных портовиков уже не будет хватать... Тенденция четко прослеживалась в опубликованных ранее отчетах.

Чем еще запомнилась за семь “ударных лет” Администрация портов? Массивной атакой на частный бизнес в портах. Любыми путями создавались проблемы и затем защищались эти проблемы в судах до последней возможности. Только из последних примеров 2020 года:

- Киевский офис Администрации морских портов проиграл дело о возмещении «Укрречфлоту» **почти 30 миллионов гривен**;
- Верховный Суд удовлетворил иск ООО «Фрам Шиппинг Эдженси» **к АМПУ и ее Черноморскому филиалу** - признал незаконным и обязал отменить распоряжение АМПУ и приказ порта, которые привели к значительному повышению тарифов для автотранспорта;
- Суд обязал Администрацию морских портов устранить нарушения при предоставлении услуг **в Одесском порту**;
- Одесский филиал АМПУ обязали вернуть почти пятимиллионную переплату по тарифам.

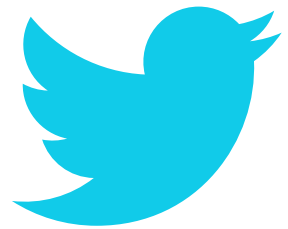
А еще - Николаевскому филиалу АМПУ не удалось навязать портовому оператору повышение оплаты; Южненскому филиалу АМПУ не удалось навязать компании “...-Минудобрения” более 54,5 млн. дополнительной платы!

И это новости только текущего года и по законченным судебным делам! А сколько еще начато разбирательств с Администрацией в судах, офисе Бизнес-Омбудсмена и Антимонопольном комитете - точно неизвестно. Десятки, если не сотни.

О какой привлекательности наших портов может идти речь для внешних инвесторов, если в деяниях этого базового портового госпредприятия четко выражен стиль, стержень работы, нацеленный на конфликты, судебные разбирательства после почти каждого принимаемого им действия?

О какой пользе для государства может идти речь, если сотни следователей, судей за счет бюджета годами расследуют “работу на государство” этого детища Саши-Стоматолога? Если добавить все расходы на государственный аппарат “обслуживания” Администрации портов, то вполне получится картина, когда население своими налогами содержит портовую Администрацию и оплачивает сотни-тысячи госслужащих, следователей и судей, разбирающихся в том, что “наработала” Администрация. Больше некуда наши налоги тратить? Вопрос и для Министерства инфраструктуры, и для всего КМУ.

Куда тратить деньги? Еще одна роскошная статья расходов появилась: содержание Наблюдательного совета АМПУ. Уже с десятков миллионов с лишком гривен выкинули за год. И ни один из “наблюдателей” за год не увидел угрожающие тенденции на госпредприятии в расходах, в политике, в поведении по отношению к клиентам. В коррупции, наконец! Только через несколько лет существования Наблюдательного совета в Укрзалізнице СБУ (???) обратило внимание, что **Набсовет “Укрзалізничники”** неэффективно борется с коррупцией! А с чем эффективно вообще “борется” каждый из десятков Наблюдательных Советов на госпредприятиях с десятками миллионов зарплаты их членам? Не наигрались еще в “управление по-западному”, есть еще портовые сборы на оплату откровенной дурости и имитации управления госсобственностью? Похоже, что нет, не наигрались. Не на свои же играют, на украинское...



А что с тоннами? За 5 месяцев работы 2020 года порты Украины “перевалили” почти 70 млн. тонн грузов, на 11% больше предыдущего года. Основными драйверами увеличения являются импортный уголь (155%) и экспортная железная руда (151%), т.е. грузы для пары олигархов. Зачем в стране за 5 месяцев почти 3 млн. тонн импортного угля через порты - вопрос нелишний. А за счет чего у нас выросла перевалка в портах железной руды недавно четко ответил 1-й замминистра инфраструктуры Д.Абрамович:

Варто зазначити, що на сьогоднішній день, за інформацією АТ «Укрзалізниця», перевезення глини бентонітової, руди залізної та марганцевої здійснюються за збитковими тарифами (з від'ємною рентабельністю) і зниження таких тарифів призведе до зростання збитковості перевезень.

То есть, перевоза миллионы тонн железной руды в порты (а фраза замминистра касалось именно портов), государственная “железка” работает себе в убыток, олигархам “в плюс”! И надо быть очень наивным, чтобы поверить, что украинские порты сегодня работают без исключительных преференций для этих же олигархов от руды и угля. Скорее всего, именно из-за этих преференций и скрываются, прячутся от общественности финансовые результаты работы Администрации портов. В Укрзалізнице уже ничего не скрывают, работа с олигархами уже довела до обсуждения очередного технического дефолта и полного отсутствия перспективы в развитии.

За 2020 год увеличилась перегрузка и транзитной железной руды. Это - радует! На 15% выросли объемы перегрузки морских контейнеров по сравнению с прошлым годом. Но исключительно за счет частных контейнерных терминалов, которые показывают значительный рост на фоне вялотекущего для причалов от Администрации портов. Нелишне напомнить, что в контейнерные причалы Одесского порта государство через Администрацию портов вбухало под миллиард долларов! Где отдача, где положительный финансовый результат?! Но пока на въездах в Одесский порт обильно зарабатывают частные шлагбаумы, к которым чересчур благоволят сама Администрация, приходится ждать, как быстро подведут к минусу плачевные итоги крупнейшей портовой инвестиции самостоятельной Украины, т. е. **контейнерный терминал Одесса** (название регулярно меняется).

Благо еще для самих “портовиков”, что можно продолжать бесконечно дноуглублять под причалами терминала и отдельно планировать десятки миллионов для подъема “утонувшего” волнолома. Вечная тема в исполнении украинских портовиков, потому что и она - бесконтрольная.

В общем, 5-ти месячная работа портов в 2020 году четко показывает, что если Администрацию портов вообще сократить-разогнать, то ничего в портах к худшему для государства не поменяется. Разве что бюджет страны получит дополнительно сотни миллионов.

В заключение - кратко по всем портам. Бердянский порт уже “живет” только за счет зерна; Белгород-Днестровский уже “не живет”; Мариупольский привычно осваивает перевалку черных металлов местных заводов; Николаевский порт “сократился” и по руде, и по зерну; Одесский порт на уровне прошлого года и непонятно зачем из года в год со скандалами “переваливает” сотню тысяч тонн железной руды прямо в парке Шевченко, читай - в историческом центре города-курорта, что есть дикость и издевательства над одесситами; Рени и Скадовск медленно угасают; порт Ольвия перед концессией показывает прекрасные результаты в перевалке металлов и зерна (зачем тогда концессия или почему нельзя было отдавать в концессию “угасающие” порты?); Усть-Дунайский порт - ?; Херсонский порт потихоньку “падает” перед еще одной концессией, не добирает уровня прошлого года в грузах; в Черноморске ситуация очень сложная: с коллективом, новым и.о.руководством, профсоюзами, статистику филиала АМПУ пока улучшает то, что добавляют в неё данные Черноморского рыбного порта.

По прежнему в портах плохо с транзитом: всего чуть более 6% от общего объема работы всех портов. Интересно также появление транзитной нефти в наших портах и импортного цемента. Последнего уже почти 250 тыс. тонн импортировали... А куда пропал украинский цемент?..

Какую роль от имени государства сыграла Администрация портов в этой 5-ти месячной работе украинских портов? Она собирала и распределяла портовые сборы! Создавала и лелеяла коррупционные схемы. тратя гигантские суммы на зарплату огромному аппарату.

Может быть, что-то пора менять?

В заключение несколько слов опять о печально знаменитом портовом “Одесском шлагбауме”, т.е. схеме **Одесский порт - Евротерминал**. Антимонопольный комитет один раз уже сделал “разбор полетов” за 2016-2017 годы, суды подтвердили, штраф Шлагбаум уплатил. Ничего не поменялось, новых обстоятельств не возникло, бесплатный проезд не открыт до сих пор. Можно, конечно, считать новым обстоятельством прошлогоднюю команду Президента: “Открыть свободный въезд в государственный Одесский порт”. Новое дело с данными 2017-2018 годов в АМКУ начато по-новой:

Розпорядженням Антимонопольного комітету України від 27.03.2019 р. № 08/115-р «Про початок розгляду справи про порушення законодавства про захист економічної конкуренції» Антимонопольним комітетом України було самостійно порушено справу відносно ТОВ «СВРОТЕРМИНАЛ» з аналогічного питання однак за інший період.

И?.. Уже год и три месяца “расследуется”! Только теперь уже не центральном аппарате АМКУ, а передано в территориальное отделение... Повторю, дело абсолютно идентичное, обстоятельства дела за годы не изменились, период исследования только другой. Зачем передавать дело в территориальное отделение? Оказывается, весь вопрос передачи дела - в размере штрафа в пользу государства! Если при рассмотрении дела в центральном АМКУ “портовому шлагбауму” светил



штраф в десятки и десятки миллионов гривен, то в территориальном отделении АМКУ ограничены размером всего в 68 тысяч гривен. Это - государственный подход, или все же коррупция? "Расследуют", короче... Позже будут расследовать коррупцию уже в АМКУ... И с тем же результатом.

О Президента Зеленского чиновники попросту вытерли ноги, показав ему и его команде, кто в Одессе, в АМКУ и вообще в Украине - реальный хозяин.

Отдельно надо отменить в деле портового Шлагбаума роль Администрации портов, Одесского филиала. За все годы разбирательств, после десятков судов, проигранных Шлагбаумом, ни одного решения, ни одного действия по изменению ситуации, по организации свободного проезда к государственным причалам Одесского порта Администрация не сделала и не предприняла. НИ ОДНОГО! Полностью "в этой теме", в этой криминальной "схеме", другого вывода не сделаешь.

Портовая отрасль Украины плавно переходит в состояние "текучего общества". Именно так формулировал Умберто Эко ситуацию, когда никто ничего не хочет делать, но с готовностью "пилит государственное содержание" из портовых сборов. Попутно создавая коррупционные схемы для себя, коллег, министерства и т.д.. Бесконечные сказки про "великую концессию" уже надоели за три последних года. Пока только в эту тему реально выброшены миллиарды административных расходов, времени, ресурсов (обязательно посвящу этой теме следующую статью). Пусть хотя бы один из концессионных проектов начнет, наконец, воплощаться! Когда это будет - не знает никто! Пустая болтовня и бесконечные согласования, совещания, пресс-конференции. Обещанные миллиарды в бюджеты и дороги городов в красивой концессионной упаковке до сих пор "осваиваются" только в детских снах всех последних министров инфраструктуры. Вместо реальной, настойчивой и кропотливой работы над изменением ситуации в портах. Которую никто за них, новоназначенных министров, изменять не будет.

На эту тему: **Управленческий hardcore. Безголовье "новой власти" поразительно**

Даже если в Набсовет Администрации портов пригласить на космические зарплаты еще пару десятков своих недотрудоустроенных дружанов с уже западными паспортами.

P.S. Самое главное открытие при подготовке этого материала это - перевозки железной руды по нашей железной дороге СКМ и прочими «избранными» в убыток для самой дороги, а также спокойная констатация этого факта и Укрзализницей, и МИУ. Господа: "Вы либо крестик снимите, либо трусы оденьте..."

Александр Захаров, специально для издания **Аргумент**

На эту тему:

- **"Порты Украины- место, где нет государства. Часть 2: Диверсия**
- **Весовой контроль на дорогах Украины - имитация и коррупция (ФОТО)**
- **Министерство инфраструктуры Украины: в шорах оголтелого пиара**
- **А зачем?..**
- **Бегите, райвисы, бегите!**
- **Море коррупции**

Share 0

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

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

Коментарі

ВІДЕО



НОВИНИ ПАРТНЕРІВ

РЕКЛАМА

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