У К Р А Ї Н А
О Д Е С Ь К А О Б Л А С Н А Р А Д А

П Р О Є К Т Р І Ш Е Н Н Я

Про звернення депутатів Одеської обласної ради до Міністра інфраструктури України щодо ситуації, яка склалася в ДП «МТП «Чорноморськ»

Відповідно до статті 43 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», з урахуванням висновків та рекомендацій постійної комісії обласної ради з питань транспортно-комунікаційної інфраструктури, морегосподарського комплексу та цифрового розвитку обласна рада

ВИРІШИЛА:

1. Схвалити текст звернення депутатів Одеської обласної ради до Міністра інфраструктури України щодо ситуації, яка склалася в ДП «МТП «Чорноморськ».
2. Надіслати згадане звернення до Міністра інфраструктури України.
3. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійну комісію обласної ради з питань транспортно-комунікаційної інфраструктури, морегосподарського комплексу та цифрового розвитку.

Проєкт рішення обласної ради підготовлено та внесено постійною комісією обласної ради з питань транспортно-комунікаційної інфраструктури, морегосподарського комплексу та цифрового розвитку

Додаток
до рішення обласної ради
від ____ _____ 2021 року
№ _____- VIII

Звернення
депутатів Одеської обласної ради до Міністра інфраструктури України щодо ситуації, яка склалася в ДП «МТП «Чорноморськ»

Морські порти відіграють значну роль в експортно-імпортному логістичному ланцюзі доставки вантажів між вітчизняними підприємствами та їхніми іноземними партнерами, окрім цього стратегічним залишається забезпечення транзитного потенціалу, який, зокрема, забезпечують морські порти України.

Наразі в морських портах обробляється понад 37% загального обсягу міжнародної торгівлі України з різними країнами світу, у тому числі більше ніж 57% вітчизняного експорту.

Абсолютну більшість вантажів у морських портах України, які відповідно до чинного законодавства є географічним поняттям, сьогодні обробляють приватні стивідорні компанії. Державними стивідорними компаніями обробляються лише 22% вантажів і їхня частка на ринку поступово зменшується.

Яскравим прикладом є ДП МТП «Чорноморськ», частка у переробці вантажів якого за період з 2013 до 2021 року скоротилася з 80% до 14%. Водночас, коли філії Адміністрації морських портів України звітують про отримання доходів у І кварталі поточного року за рахунок роботи приватних стивідорів, державні стивідори, зокрема ДП «МТП «Одеса» та ДП «МТП «Южний», відпрацювали зі значним збитком:

- ДП «МТП «Одеса» - збиток 7,3 млн грн;
- ДП «МТП «Южний» - збиток 13,5 млн грн.

Проте найбільш критична ситуація склалася у ДП «МТП «Чорноморськ». Підприємство вже третій рік поспіль працює зі збитком, а за чотири місяці поточного року збиток склав 132,3 млн грн.

Ці показники є нетиповими для галузі та свідчать про неефективне управління державним майном.

Під час впровадження реформи у портовій галузі, з прийняттям у 2013 році Закону України «Про морські порти України», планувалося, що державні стивідорні компанії, яким залишили на балансі виробничі потужності, повинні розробити власні програми розвитку, залучити стратегічних партнерів у межах державно-приватного партнерства на вигідних для держави та підприємства умовах і соціальних гарантіях шляхом збереження або збільшення робочих місць.

Попереднім керівництвом Міністерства інфраструктури України (наказ від 24 червня 2020 року № 368) було заплановано передачу 1-го, 5-го і контейнерного терміналів та окремого майна ДП «АМПУ» (причали № 1-6) у концесію.

Слід зауважити, що вказані термінали ДП «МТП «Чорноморськ» є основним джерелом прибутку підприємства і передача хоча б одного з вищевказаних терміналів

у концесію зробить підприємство неспроможним виконувати основну виробничу діяльність та поставить під загрозу навіть виплату заробітної плати працівникам.

Яскравим прикладом непродуманих дій у форматі державно-приватного партнерства є надання на 49 років частини другого терміналу ДП «МТП «Чорноморськ» ТОВ «ЄВРОПІАН АГРО ІНВЕСТМЕНТ ЮКРЕЙН». Підприємство наразі визнано банкрутом через невиконання інвестиційних зобов'язань, а також через заборгованість за виплатою заробітної та орендної плати.

У сучасних умовах для підвищення інвестиційної привабливості та конкурентної спроможності морські порти мають розвивати не тільки акваторію з гідротехнічними спорудами й терміналами, а і створювати нові виробничі потужності в порту і на територіях, прилеглих до акваторії морського порту. Це, зі свого боку, вимагає від адміністрації морського порту вчасного проведення актуалізації програм розвитку портів на коротко- , середньо- та довгострокову перспективу.

Однак, сьогодні більшість державних стивідорів не має актуалізованих програм розвитку з чітко визначеною фінансовою моделлю роботи підприємств, яка була б спрямована на збільшення обсягів обробки вантажів, створення нових робочих місць та залучення інвестицій у модернізацію інфраструктури портів.

Також негативна ситуація спостерігається із призначенням керівників державних стивідорів.

Постановою Кабінету Міністрів України «Про проведення конкурсного відбору керівників суб'єктів господарювання державного сектору економіки» від 03 вересня 2008 року № 777 визначено, що до оголошення конкурсного відбору або на період проведення конкурсного відбору суб'єкт управління на строк, який не може перевищувати трьох місяців, тимчасово покладає виконання обов'язків або призначає виконувача обов'язків керівника підприємства.

Попри це, наразі лише з керівником ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» укладено трудовий контракт, інші тривалий час керують стратегічними підприємствами у статусі виконувачів обов'язків, що негативно впливає на фінансово-господарську діяльність портів.

З метою забезпечення ефективного управління державним майном, зниження соціальної напруженості у колективах підприємств пропонуємо:

1. Провести аудит щодо обставин, які призвели до збиткової роботи ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ»».

2. Призупинити рішення Міністерства інфраструктури України щодо передачі 1-го, 5-го і контейнерного терміналів та окремого майна ДП «АМПУ» (причали № 1-6) у концесію через те, що такі дії можуть призвести до банкрутства державного підприємства, а рішення щодо реалізації інвестиційних проєктів на потужностях державного стивідора приймати з урахуванням фінансово-економічної ситуації загалом на підприємстві, або фінансової моделі подальшої роботи підприємства, якщо приймається рішення про передачу окремих терміналів порту.

3. Актуалізувати та затвердити стратегічну програму розвитку ДП «МТП «Чорноморськ», у якій врахувати необхідність залучення на потужності порту стратегічного інвестора, який візьме на умовах державно-приватного партнерства не лише активи, а і допоміжні підрозділи та забезпечить соціальні гарантії щодо збереження робочих місць.

4. Призначити відповідно до постанови Кабінету Міністрів України «Про проведення конкурсного відбору керівників суб'єктів господарювання державного сектору економіки» від 03 вересня 2008 року № 777 керівника на постійній основі за погодженням з обласною державною адміністрацією.

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА ПО ПРОЕКТУ РІШЕННЯ

Звернення депутатів Одеської обласної ради до Міністра інфраструктури України щодо ситуації, яка склалася в ДП «МТП «Чорноморськ»

Враховуючи ситуацію, що склалася на підприємстві ДП «МТП «Чорноморськ»», розглянувши питання на засіданні постійної комісії обласної ради з питань транспортно-комунікаційної інфраструктури, морегосподарського комплексу та цифрового розвитку «11» червня 2021 р. (протокол № 8, висновки та рекомендації додаються), від імені постійної комісії обласної ради з питань транспортно-комунікаційної інфраструктури, морегосподарського комплексу та цифрового розвитку виносимо даний проєкт рішення на розгляд сесії обласної ради та пропонуємо підтримати звернення депутатів Одеської обласної ради до Міністра інфраструктури України, щодо ситуації, яка склалася навколо ДП «МТП «Чорноморськ»».

Голова постійної комісії обласної ради
з питань транспортно-комунікаційної
інфраструктури, морегосподарського
комплексу та цифрового розвитку,
депутат Одеської обласної ради Ю.Ю. Крук