

Відкритий лист до Президента України та Прем'єр-міністра України

Президенту України
Порошенку П.О.

Прем'єр-міністру України
Гройсману В.Б.

Шановний Петре Олексійовичу!

Шановний Володимире Борисовичу!

Ми, морська транспортна спільнота України - підприємці, громадські діячі та експерти, - змушені констатувати прикий факт, що впродовж останніх двох років позитивні зміни в морській галузі лише імітуються профільними міністерствами та відомствами. Натомість, під виглядом реформ здійснюються намагання певних посадових осіб та політичних сил зробити галузь засобом задоволення своїх особистих інтересів. Звертаємося до Вас із надією на розгляд проблемних питань морської галузі, які потребують невідкладного вирішення на загальнодержавному рівні.

На сьогоднішній день в морських портах України посадовими особами державних підприємств та центральних органів виконавчої влади (далі - ЦОВВ) навмисно створюються перешкоди суб'єктам господарювання у конкурентних умовах на користь своїх підприємств. Таку ситуацію створено, зокрема, в сферах морського агентування, експедиравання та перевалки вантажів. Яскравим прикладом є обставини, що склалися в морському порту Миколаїв, де на виконання вказівок певної політичної сили, яка перебрала на себе повний контроль над ситуацією в порту, запроваджено практику тиску на бізнес морських агентств шляхом перешкоджання їхній законній господарській діяльності. Зокрема, з квітня 2017 року і дотепер адміністрацією порту чиниться неофіційний непублічний тиск на вантажовласників та судновласників, внаслідок чого під загрозою зриву виконання своїх договорів морського перевезення вони вимушенні скасовувати призначення морських агентів на користь декількох агентуючих компаній, наблизених до посадових осіб адміністрації порту. Дані проблема існує й в інших портах України.

Стратегічні об'єкти портової інфраструктури здаються в оренду нещодавно зареєстрованим сумнівним компаніям, що представляються як іноземні інвестори, але їх кінцевими бенефіціарами є громадяни України, пов'язані з представниками певних політичних сил.

Керівники державних підприємств галузі та профільних ЦОВВ або призначаються без конкурсу, або ж у результаті непрозорого конкурсу посаду обіймає «випадкова» особа, яка не відповідає кваліфікаційним критеріям.

Яскравим прикладом є зайняття посади голови Державної служби морського та річкового транспорту Петренком Дмитром Сергійовичем, який, за інформацією ЗМІ, отримав диплом капітана далекого плавання з використанням підроблених

документів. Натомість, фахівців та професіоналів профільних міністерств та підприємств галузі, які є її головним ресурсом, скорочують та звільняють з надуманих причин за результатами аудитів та міністерських перевірок.

Крім того, на цей час 11 з 13 керівників морських портів України знаходяться у статусі виконуючих обов'язки. У статусі виконуючого обов'язки вже впродовж 15 місяців працює також і голова державного підприємства «Адміністрація морських портів України», призначений на цю посаду без конкурсу. Хочемо зазначити, що відповідно до чинного законодавства України конкурси повинні оголошуватися не пізніше, ніж через 20 днів після відкриття вакансії керівника підприємства, а термін повноважень виконуючого обов'язки керівника на період проведення конкурсу не може перевищувати трьох місяців. На сьогоднішній день ці законодавчо встановлені правила не виконуються. Водночас, з одними переможцями конкурсів довго не укладають контракт, а інших і зовсім звільняють. При цьому виконуючі обов'язки керівників, тимчасово призначенні до проведення конкурсів, подекуди займають свої посади протягом року і довше, а тому документи, підписані ними, не мають ніякої юридичної сили.

«Випадкові» люди в галузі, що займають керівні посади, тим більше в статусі «виконуючих обов'язки», значно вплинули на відтік фахівців з державного сектору. Така кадрова політика, що проводиться Мінінфраструктури та Кабінетом Міністрів України, і, як наслідок, зниження рівня професіоналізму в галузі стали її головною проблемою.

У сфері державного нагляду та контролю через некомпетентність державних інспекторів та відновлення системи поборів склалася критична ситуація. Постійні необґрунтовані затримання суден у морських портах України інспекторами контролю державою порту призводять до падіння об'єму транзиту та інвестиційної привабливості країни.

Значної шкоди наносять державі та бізнесу також дії інспекторів Держекоінспекції, які необґрунтовано затримують вантажі, судна та зупиняють роботу підприємств. Однобічне трактування представниками Держекоінспекції природоохоронного законодавства під час здійснення державного контролю, а часто і порушення ними цього законодавства, призводять до економічних втрат України.

За оцінкою, загальна сума втрат тільки від неправомірної діяльності інспекторів Держекоінспекції може становити до 200 млн. дол. на рік у вигляді нествореного ВВП та недоотриманих доходів державою та бізнесом:

- до 50 млн. дол. на рік для терміналів – через зрив зовнішньоекономічних контрактів та штрафних санкцій;
- до 100 млн. дол. на рік для вантажовласників – через погіршення кількісно-якісних показників вантажу;
- до 50 млн. дол. на рік для Адміністрації морських портів України через простій причалу.

Разом з тим ані у Мінінфраструктури, ані у Мінекології та природних ресурсів не відповідають на скарги представників бізнесу, всіляко намагаються скинути з себе відповідальність, чим ще більше загострюють ситуацію.

Окремої уваги заслуговує той факт, що у 2015-2016 роках здійснювались позитивні зрушенні у частині лібералізації та покращення умов ведення господарської діяльності у морських портах України, також було ліквідовано корупційні схеми екологічної інспекції стосовно перевірки ізольованого баласту та здійснення радіологічного та екологічного контролю суден і вантажів. Нинішній

склад Мінінфраструктури разом з Мінекології та природних ресурсів гальмують реформи та, всупереч вимогам міжнародних конвенцій та міжнародної морської практики, намагаються повернути зазначені процедури контролю та ще більше зарегулювати діяльність суб'єктів господарювання. А надмірна зарегульованість морської галузі створює корупційні ризики та суттєво погіршує інвестиційну привабливість України, тому бізнес-клімат у галузі залишається незадовільним як для вітчизняних, так і для іноземних підприємців. Крім того, у Мінінфраструктури систематично відмовляються вносити до своїх наказів зміни, які могли б полегшити ведення бізнесу та підвищити якість надання послуг у морських портах України.

Звертаємо Вашу увагу й на те, що у 2017 році Україна входила до Сірого списку Паризького меморандуму, а у 2018 році увійшла вже до Чорного списку, що свідчить про погіршення якості торгового флоту під українським прапором. Знаходження країни в Чорному списку Паризького меморандуму матиме негативний вплив на імідж флоту України, сприятиме послабленню міжнародного авторитету держави прапора та стане причиною більш частих і ретельних, тривалих і обтяжливих інспекцій торгового флоту.

Ми позитивно оцінюємо факт проходження Україною аудиту IMO, проте, порівнюючи зауваження, викладені в звіті консультативної місії IMO, яка відвідала Україну в грудні 2015 року, з нинішнім станом морської галузі, робимо висновок, що за 2,5 роки Мінінфраструктури та підприємствами, які належать до його сфери управління, майже нічого не зроблено для імплементації вимог IMO та Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві в національне законодавство та їх виконання. Тобто, аудит було пройдено за рахунок бази, яку було закладено ще до 2015 року. При цьому за результатами аудиту деякі посадові особи Мінінфраструктури, Морської адміністрації України та Адміністрації морських портів України вже незаслужено отримали державні відзнаки та нагороди.

Хочемо також наголосити, що керівники профільних ЦОВВ не реагують на звернення представників бізнесу та громадськості щодо кричущих проблем, які існують в морській сфері, не хотять їх бачити та відмовляються їх вирішувати. Через те, що проблеми, вирішення яких носить життєво важливий для економіки країни характер, не знаходять своїх рішень, ресурси галузі продовжують виснажуватись.

Враховуючи вищезазначене та економічні втрати у вигляді нествореного ВВП, наполегливо закликаємо Вас розглянути проблемні питання морської галузі як невідкладні, забезпечити зростання рівня професіоналізму, створення в морських портах України рівних та конкурентних умов для ведення бізнесу, здійснити дерегуляцію та привести національне законодавство у відповідність до міжнародних стандартів, знизити рівень політичного впливу на прийняття рішень центральними органами виконавчої влади та керівниками державних підприємств галузі, зупинити подальші необґрунтовані затримання суден та обмеження чи зупинення діяльності підприємств державними контролюючими органами.

Ліквідація вищезазначених проблем може значно покращити інвестиційний клімат галузі та матиме позитивний ефект у вигляді збільшення ВВП України у розмірі до 1 млрд. дол. щорічно. У порівнянні об'єм капітальних інвестицій АМПУ на 2018 рік становить 152 млн. дол.

Прийняття рішень щодо зміни ситуації у морській галузі має бути ефективним та негайним. Зі свого боку ми пропонуємо допомогу та підтримку при

напрацюванні усіх необхідних кроків для вирішення зазначених проблем. У разі, якщо вищі посадові особи держави не виявлять бажання сприяти реформуванню та розвитку морської галузі, ми будемо змушені звертатися до міжнародних організацій та установ, зокрема, до тих, перед якими Україна брала відповідні зобов'язання. Ми будемо захищати свою Державу, свої інвестиції, свої права на ведення бізнесу, сприятимо розвитку країни та захисту її економічних, політичних та соціальних інтересів, вимагати дотримання вимог Конституції і вітчизняного та міжнародного законодавства.

Директор
ТО "Бізнес Варта"

Михайло

О.Л. Гурчук

Голова Ради ТО "Бізнес-Варта"

Дмитро

Д.В. Мірошникова

Виконавчий директор

Юлія

ВТУД "Українська судово-технічна
справедливість"

Н.В. Коваль

Засновник ТО

В.В. Шумільський

"Бізнес ВАРТА"

01.08.2018

Президент Асоціації судово-технічної справедливості України

А.Курлюк
14.08.18

Виконавчий директор

Олег

В.В. Нагорець

ТО "Українське інвест" (найбільшою)

06.08.2018

Голова правління

Асоціація Морських Агентів України

Шота Ходжикович

Асоціація міжнародних

зв'язунків України (АМІЗУ)

председатель

Пегорек О.А.

Михайло А.И. Іванов
14.08.2018.

згрупне компанії "Грандін"

Директор ООО "Новико" Хаджимбет Тажиев
Хаджимбет
Магомедов

Директор ООО "СТ Риси и Территории" Фатукаев Олег
Фатукаев
Приоров

Координатор
ОД НЕІ коррупции
по Приморью

Бахаров Вахаров

Ген. директор

Белогорской Ассоциации Крохнатова
Кадыров

KSA

B. Кееновский

Директор ООО Риско-Прим

Риско

Сторхин Илья

Директор ПП МА "Рисо-Сервис"

Ракин А.Р.

Директор ТОВ МА IEMA Лебединский О.В.

Лебединский

Высокий директор

ТОВ швей Текстиль ИПСС

Ранево Р.В.

Директор ТОВ "Компания
Пасифик Мерчандайз"

Черепанов А.В.

Капитан Данилова

Григорьев Олег Геннадьевич

Капитан дальнего моря
Сергей Борисович Тимофеев