

Рожденный в 90-х

Самому молодому порту страны, специализированному морскому порту «Октябрьск», в ноябре 2017 года исполняется четверть века

Морской порт «Октябрьск» появился на морской карте Украины уже в годы независимости. Государственное предприятие «Специализированный морской порт «Октябрьск» было создано на базе портопункта распоряжением Кабинета министров в ноябре 1992 года. «Порты Украины» беседовали с начальником администрации СМП «Октябрьск» Андреем Егоровым и исполняющим обязанности директора ГП «Стивидорная компания «Ольвия» Русланом Олейником об истории и достижениях предприятия.

Опора стабильности – кадры

«ПОРТЫ УКРАИНЫ»: Андрей Юрьевич, расскажите, с чего начинался порт?

АНДРЕЙ ЕГОРОВ: Все начиналось с создания портопункта Николаевского морского торгового порта более 50 лет назад. Его практически бессменным руководителем был Иван Усов. Заслуги Ивана Петровича отмечены государственными и отраслевыми наградами, среди которых Орден Трудового Красного Знамени, медали. К сожалению, в октябре этого года перестало биться сердце известного портовика.

В ноябре 1992 года, во многом стараниями следующего начальника портопункта Виталия Крапивы, позднее назначенного начальником порта, распоряжением Кабинета министров Украины на базе портопункта было создано ГП «Специализированный морской порт «Октябрьск».

По большому счету, порт – детище Виталия Петровича. Начальником порта



Начальник администрации СМП «Октябрьск»
Андрей Егоров

он был почти 20 лет. За это время проявил свои лучшие качества организатора, прекрасного финансиста, экономиста и технолога. Он все время отдавал порту, забывая об отпуске и выходных. Особой заботой для него были работники порта.

тия. Трудовые династии порта Пикущих, Черниченко, Политицких, Петренко, Чижовых, АLEXИНЫХ, ПОТАПКОВЫХ и многие другие всегда были опорой стабильности, сильного корпоративного духа предприятия, его социального единства.

Виталия Крапивы уже нет с нами, но остались память и благодарность портовиков: создана аллея его имени, установлен его бюст...

Следующим руководителем порта был Борис Козырь, который сейчас является народным депутатом Украины, продолжает свою деятельность, связанную с морским и речным транспортом, возглавляя комитет по вопросам транспорта Верховной Рады.

В мае 2012-го честь возглавить порт выпала мне, а позже, в связи с реформированием портовой отрасли и вступлением в силу закона «О морских портах Украины», – филиал «Октябрьск» ГП «АМПУ».

Государственное предприятие, позже названное «СК «Ольвия», сразу после реформирования возглавил Александр Басюк, который сейчас является директором Департамента реформирования

Валюта независимой Украины – гривня – была в 1992 году завезена в страну из Канады и Мальты через «Октябрьск»

Много внимания Виталий Крапива уделял формированию трудовых династий. Отлично понимал, что передача опыта, уважения к месту работы от поколения к поколению – это бесценное богатство и опора любого предприя-

и функционирования морского и речного транспорта.

Только по этим нескольким примерам видно, что порт успешно возвращает профессиональные кадры и сам растет благодаря их знаниям и опыту.

«ПОРТЫ УКРАИНЫ»: В свое время порт «Октябрьск» был самым закрытым портом Черноморья в силу своей специфики. Что-то еще осталось «запретного»?

АНДРЕЙ ЕГОРОВ: Наш порт был единственным, имеющим такие возможности и разрешения для перевалки спецгрузов. Этот статус предполагал полную закрытость и строжайшую дисциплину. В порту были, например, проведены такие государственные операции, как «Щит Украины» под эгидой СБУ и Национального банка.

Купюры, которые были введены в обращение в начале 90-х, напечатаны и привезены из Канады и Мальты в 1992-м именно в наш порт. На наших причалах производилась перегрузка элементов для космической программы «Морской старт». Тогда об этой операции знали считанные люди в порту.

На сегодняшний день мы не утратили свой статус. Также имеем приставку «специализированный», доля грузов «особого назначения» сохранилась, но составляет не более 2% от общего грузооборота порта.

«ПОРТЫ УКРАИНЫ»: Какие портовые операторы, кроме ГП «СК Ольвия», входят в акваторию порта «Октябрьск»? Какие условия администрация порта создает для них?

АНДРЕЙ ЕГОРОВ: Сегодня аппарат управления ГП «АМПУ» совместно со специалистами филиалов активно ведет работу по определению границ территории и акватории порта. В августе этого года направлен на рассмотрение проект постановления о границах акватории СМП «Ольвия». Ожидаем ответа.

В акватории порта расположены шесть причалов ГП «СК Ольвия». Также активно строит новый зерновой терминал компания «Евронешторг». Предприятие разработало проектную документацию, прошло государственную экспертизу ТЭО морских терминалов, разработало проект строительства зернового комплекса, прошло экспертизу и получило разрешение на проведение строительных работ. Ввод первой очереди объекта в эксплуатацию планируется в декабре этого года.

Как администрация порта мы всячески стараемся создать равные конкурентные условия для всех субъектов хозяйствования, которые осуществляют свою деятельность на территории порта. Силами технических служб филиала обновлены инженерные сети, проведены реконструкция подстанций порта, работы по ремонту водопроводных и канализационных сетей, ремонт дорог.

В этом году, впервые за 10 лет, в акватории порта проведено эксплуатационное дноуглубление, глубины выведены до паспортных. Общий объем работ за 2017 год составил почти 163 тыс. куб. м. Работы вы-



полнены силами ГП «Дельта-Лоцман» хозяйственным способом.

Проект финансового плана филиала на 2018 год также включает эксплуатационное дноуглубление. Цель – доведение до проектно-паспортных отметок углубленного района и якорной стоянки №363 общим

объемом 145,7 тыс. куб. м и поддержание проектно-паспортных глубин на операционных акваториях причалов Южного и Северного ковшей и водных подходов к ним общим объемом 50 тыс. куб. м. Всего на 2018 год запланировано работ на сумму 30,3 млн гривен (без НДС).

«Ольвия» бьет рекорды

«ПОРТЫ УКРАИНЫ»: Год назад государственный стивидор поменял свое название. Теперь это ГП «Стивидорная компания «Ольвия». Что изменилось с тех пор, Руслан Николаевич?

РУСЛАН ОЛЕЙНИК: Наша компания оперирует шестью основными и одним вспомогательным причалом. Мы имеем в управлении 180 га земли, персонал составляет 700 человек. Это весьма серьезный социальный пакет и соответствующая финансовая нагрузка.

Основная номенклатура – зерновые, минерально-строительные и навалочные грузы, металл. Осталось немного спецгрузов. Хочу уточнить, что понятие спецгруз

находятся два современных крана-манипулятора производства Terex Fuchs, ожидаем поставку третьего. Также приобретены новые ковшевые, вилочные погрузчики.

Что касается грузов, то прибавку дало зерно, которое мы только два года работаем по прямому варианту. До этого начинали с продуктов перемола – шроты, высевка, жмыхи. Также нам удалось вернуть большую часть потерянных в прошлом году объемов перевалки глины. Стал возвращаться металл. Стараемся удерживать объемы. К сожалению, госпредприятию сложно конкурировать с частником, в том числе по ценовой политике.

Плюс нашего предприятия – мы не отказываемся от неординарных, сложных



Исполняющий обязанности директора ГП «Стивидорная компания «Ольвия» Руслан Олейник

Соответственно, собственных денег на капитальные инвестиции остается очень мало. Практически это не осуществимо. Но даже если бы ситуация с отчислениями в госбюджет оставалась на прежнем уровне, 35% дивидендов, то мы могли бы инвестировать только в небольшие проекты.

Есть еще одна проблема, с которой сталкиваются все госпредприятия, – сложная процедура утверждений и согласований. На освоение собственных инвестиций у нас есть всего 12 месяцев, на которые утвержден финплан. Это время проходит очень быстро. Пока согласуем проект, пройдем экспертизы... Словом, если что-то не успели, надо вносить в новый годовой план и начинать очередную процедуру утверждений... Мы как государственные стивидоры не маневренны и немобильны.

У частного инвестора проблем и ограничений меньше. Вот почему мы с нетерпением ждем принятия Верховной Радой нового закона о концессии. Тот вариант проекта, который был недавно презентован, открывает большие возможности для инвестирования.

С того времени, как мы предложили свое видение развития порта, прошло три года. Было предложено создание трех зерновых терминалов, увеличение причальных стенок и т. д. За это время что-то поменялось. Рынок не стоит на месте. А толь-

В этом году, впервые за 10 лет, в акватории порта проведено эксплуатационное дноуглубление

в большинстве своем включает гражданские грузы – для космических программ, или габаритные – например, ветрогенераторы и т. д. Военные грузы в числе спецгрузов занимают небольшую часть.

Изначальная проектная мощность предприятия – 2,5 млн тонн в год. Но только тогда, когда кардинально изменились специализация и номенклатура порта, коллективу удалось дважды приблизиться к максимальной проектной планке. При этом были установлены рекорды годовых объемов перевалки в рамках порта. За это коллектив предприятия дважды получал награду Национального морского рейтинга «Золотая тонна».

По итогам работы в 2017 году планируем полноценно выйти на проектную мощность и установить новый рекорд. Уверенность придает тот факт, что порт за последние два месяца значительно увеличил перевалку, а в октябре установил абсолютный месячный рекорд за все время существования, обработав почти на 50% грузов больше, чем за аналогичный период прошлого года. В сверстанном плане на 2018 год вписано наше намерение перевалить 2,8 млн тонн.

Увеличение грузоперевозки во многом связано с перевооружением. За последние три года мы почти наполовину обновили парк портовой механизации. Это позволяет оперативно и с большей интенсивностью обрабатывать грузы. Сегодня, кроме 22 порталных кранов, в эксплуатации

для перевалки грузов, в том числе крупногабаритных, за которые другие не очень хотят браться.

«ПОРТЫ УКРАИНЫ»: Ваше предприятие было названо в числе тех первых портов, которые пойдут на концессию. В какой стадии подготовка к этому пилотному проекту?

РУСЛАН ОЛЕЙНИК: Именно наш порт был одним из активных инициаторов такого направления развития, как передача госактивов в концессию. Находясь в государственной форме собственности, мы са-

Мы не отказываемся от неординарных, сложных для перевалки грузов, в том числе крупногабаритных

мостоятельно развиваться не можем. Да, наше предприятие прибыльное, но по действующему сегодня законодательству 75% прибыли отдаем в виде дивидендов плюс 18% налога на прибыль. Фактически все заработанные деньги платим в бюджет.

ко он будет диктовать, какие проекты будут осуществлены на территории порта, на базе нашего госпредприятия силами концессионеров.

Беседовала Валентина МИХАЙЛОВА