

ДП «ІЛЛІЧІВСЬКИЙ МОРСЬКИЙ
ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ»

SE «SEA COMMERCIAL PORT
OF ILLICHIVSK»

Україна, 68001, Одеська область
м. Іллічівськ, вул. Праці, 6
тел.: +38 (048) 760 86 00; +38 (048) 760 86 05
факс: +38 (048) 760 06 06
довідка: +38 (048) 760 87 09
e-mail: port@ilport.com.ua
http://ilport.com.ua



6, Truda str., Illichivsk, 68001
Odesa region, Ukraine
tel: +38 (048) 760 86 00; +38 (048) 760 86 05
fax: +38 (048) 760 06 06
tel. information: +38 (048) 760 87 09
e-mail: port@ilport.com.ua
http://ilport.com.ua

04.02.2009 № 20/7-88
на № _____ від _____

Прем'єр-міністру України
Тимошенко Ю.В.

Копія: Міністру транспорту та зв'язку України
Вінському Й.В.

На офіційному сайті Міністерства транспорту та зв'язку України (www.mtu.gov.ua) опубліковано лист Міністра транспорту та зв'язку Вінського Й.В. від 31.01.2009 року №784/04/14-09 на Ваше ім'я, в якому міститься недостовірна та упереджена інформація щодо діяльності начальника державного підприємства «Іллічівський морський торговельний порт» Скворцова Г.П.

Вказаний лист з безпідставними звинуваченнями на мою адресу і ст.ст. 24,34 Конституції України дають мені підстави надати Вам об'єктивну інформацію стосовно моєї діяльності на посаді начальника порту, яка спростовує неправомірні та безпідставні висновки Міністра транспорту та зв'язку (далі - Міністр).

1. Неможливо висловити всі почуття керівника підприємства з багатотисячним колективом працівників, який прикладав та продовжує прикладати величезні зусилля для збереження стратегічного державного підприємства та його розвитку у складних економічних умовах, але не може знайти ніяких об'єктивних пояснень щодо несправедливих звинувачень та дій Міністра відносно себе.

Як керівник великого державного підприємства я ніколи не створював перешкод у проведенні перевірок його фінансово-господарської діяльності, про що свідчать численні проведені перевірки контролюючих державних органів, які проводяться на підприємстві щорічно. Проте, я ніколи не мирився з безпідставними та упередженими висновками перевіряючих, які мали на меті за надуманими порушеннями стягнути з державного підприємства значні кошти, задовольнити безмежні апетити безвідповідальних чиновників і знекровити стратегічне підприємство. Тому державне підприємство «Іллічівський морський торговельний порт» завжди самостійно, частіше всього у судовому порядку, вимушене захищати свої права і інтереси від різних посягань. Про це свідчать постійні судові спори порту з контролюючими державними органами за результатами перевірок, в результаті яких порт та його багатотисячний трудовий колектив на підставі чинного законодавства в складних ринкових умовах, не маючи ані пільг, ані якої – небудь державної підтримки, відстоюють своє право на існування та розвиток. На жаль, цього не розуміє керівник транспортної галузі України – Міністр транспорту та зв'язку, в протилежному випадку він повинен був сам об'єктивно розібратись у кожному питанні перед тим як направляти Прем'єр-міністру листа з

перекрученими та надуманими висновками, підготовленими його недобросовісними підлеглими.

Не стала виключенням і відомча позапланова перевірка окремих питань фінансово-господарської діяльності ДП «Іллічівський морський торговельний порт», яка була проведена не випадково на підставі звернення народного депутата України Калетніка І.Г. З самого початку перевірки члени комісії були настроєні упереджено, не приймали ніяких пояснень чи аргументів працівників порту, які не відповідали заздалегідь замовленим висновкам Мінтрансу. В результаті роботи комісії Мінтрансу було складено акт перевірки від 31.10.2008 року, який містить суб'єктивне довільне трактування фактів, неточності, а також безпідставне пов'язування деяких недоліків роботи порту у 2001-2006 роках саме з діяльністю нинішнього керівництва порту. Фактично, руками ревізорів, однобоко та непрофесійно, без врахування всіх об'єктивних факторів роботи порту та критеріїв оцінки ефективності, були зроблені безпідставні висновки.

Як показали подальші дії Міністерства, ці висновки були головною метою та підставою для виправдовування прийняття Міністром рішення про звільнення мене з посади начальника порту. Свідченням цього, є також Окреме доручення Міністра від 19.11.2008 року про проведення після позапланової перевірки службового розслідування, яке проводилось з грубим порушенням Порядку проведення службового розслідування стосовно державних службовців, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 13.06.2000 року №950. Зокрема, предметом службового розслідування Міністерства була діяльність службових осіб Мінтрансу та ДП «Іллічівський морський торговельний порт», пов'язаної з укладанням договорів спільної діяльності та договору управління майном за період з 01.09.2006 року по 01.10.2008 року, тобто в період моєї роботи на посаді керівника порту. Всупереч нормам Порядку проведення службового розслідування (п.7, п.9), мені, як посадовій особі порту, стосовно якої проводилось службове розслідування, не надано можливості реалізувати надані законодавством права: у будь-який момент взяти участь у проведенні розслідування, пояснювати факти, робити заяви, подавати відповідні документи і порушувати клопотання про залучення нових документів, вимагати додаткового вивчення пояснень осіб, причетних до справи. Крім того, в порушення п.9 Порядку мені не надано можливості перед поданням на розгляд ознайомитись з Актом службового розслідування та надати свої зауваження, які додаються до Акту. Також, всупереч п.10 Порядку мене не ознайомлено в 10-денний термін з прийнятим Міністром рішенням за результатом розгляду Акту службового розслідування, у зв'язку з чим порушено моє право на оскарження прийнятого Міністром рішення за результатами службового розслідування.

Необхідно віддати належне Міністру, в питанні будь-якою ціною звільнити мене з роботи він виявив невластиву йому послідовність, яку на жаль, він ніколи не виявляв при вирішенні нагальних потреб розвитку галузі. Причинами такого відношення до мене є очевидно те, що я завжди відверто та відкрито відстоював інтереси державного підприємства і декілька разів мотивовано відмовився виконати усні вказівки Міністра та його заступників щодо передачі майна державного підприємства в оперування приватним структурам. Це, насамперед стосується так званого «другого етапу» розвитку контейнерного терміналу порту в рамках договору спільної діяльності порту з ПП «Укртрансконтейнер» від 22.06.2005 року №435-о. Це також стосується також невиконання вказівок щодо передачі суден портового флоту в оренду приватній структурі ТОВ «Новофлот», до створення якої причетний один із заступників Міністра.

2. В листі Міністра викладена інформація про результати відомчої ревізії державного підприємства «Іллічівський морський торговельний порт» і містяться некоректні узагальнені висновки щодо оцінки діяльності нинішнього керівництва

ДП «ІМТП», а також безпідставне пов'язування деяких недоліків з діяльністю нинішнього керівництва порту.

З цього питання портом надавались обґрунтовані заперечення та зауваження від 05.11.2008 року №20/7-1042, але вони всі були повністю проігноровані Міністерством. Про це також детально було повідомлено у листі порту від 05.11.2008 року №05/75 Прем'єр-міністру України, у листі порту від 05.11.2008 року №05/76 Першому Віце-прем'єр міністру України, у листі порту від 05.11.2008 року №05/77 Міністру транспорту та зв'язку.

Необхідно також зазначити, що я був призначений на посаду згідно наказу Мінтрансу від 28.08.2006р. №162-л, і об'єктивні показники діяльності порту свідчать про те, що зі зміною керівництва порту, підприємство почало виходити з критичного становища, намітилась позитивна стійка динаміка до поліпшення фінансово-економічних показників. Підтвердженням цього є об'єктивні показники діяльності порту. Так, вже у 2007 році річна переробка вантажів досягла 16 млн. тон, у 2008 році – 18,9 млн. тон, чистий прибуток порту за 2007 рік склав 39,9 млн.грн., а за 2008 рік – 121,1 млн.грн., тобто збільшився майже в 3 рази.

Нарощування об'ємів вантажопереробки та прибутків порту дало можливість збільшити об'єм сплачених підприємством податків до державного та місцевого бюджетів та відрахувань до державних цільових фондів. У порівнянні з 2007 роком загальна сума сплачених портом податків до держбюджету зросла у 2 рази (у 2007 році -59,5 млн.грн., у 2008 році – 118,35 млн.грн.), а до місцевого бюджету у 1,3 рази (у 2007 році – 35,5 млн.грн., у 2008 році – 47,6 млн.грн.). Сума сплачених підприємством внесків до державних цільових фондів зросла у 1,5 разів (у 2007 році – 73,5 млн.грн., у 2008 році – 109,4 млн.грн.), в тому числі у Пенсійний фонд також у 1,5 рази (у 2007 році -62,5 млн. грн., у 2008 році – 93,4 млн.грн.).

Важливо сказати, що матеріали відомчої позапланової перевірки КРУ Мінтрансу фінансово-господарської діяльності порту за період з 01.09.2006 року по 01.10.2008 року були перевірені Іллічівською транспортною прокуратурою в порядку ст.97 Кримінально-процесуального кодексу України і в результаті прийнято рішення про відмову у порушенні кримінальної справи відносно посадових осіб порту за відсутністю в їхніх діях складу злочину.

3. Посилання Міністра на лист Головки КРУ України від 29.01.2009 року №05-14/71 про грубі порушення у фінансово-господарській діяльності порту не мають достатнього обґрунтування.

Планова ревізія Головки КРУ фінансово-господарської діяльності порту триває з 08.01.2009 року по 13.02.2009 року, тобто ще не закінчилась, ніяких довідок чи актів ревізорами не складалось, вимог порту не надавалось, тому незрозуміло на якій підставі міг з'явитись лист до закінчення перевірки та пред'явлення його порту.

Посилання на інформацію Головки КРУ про те, що портом здійснювались закупівлі товарів без проведення тендерних процедур безпідставні, оскільки всі закупівлі портом здійснюються згідно з чинним законодавством на підставі тендерних процедур. Умисне невказання конкретних випадків свідчить про надуманість звинувачень та намагання очорнити керівника порту будь-яким способом.

Щодо витрат порту на благодійництво, то вони були заплановані фінансовим планом Порту на 2007 роки з урахуванням вимог постанови КМУ від 29 листопада 2006 року № 1673 та відображені в інших витратах, які виникають у процесі звичайної діяльності, але не пов'язані з операційною діяльністю. Згідно додатка №3 до фінансового плану порту витрати на благодійництво у 2007 році були заплановані у сумі 1860,0 тис.грн., а фактично склали – 1839,0 грн., що менше запланованого на 21 тис.грн. Фінансовий план погоджений відповідно до законодавства. Благодійна допомога надавалась портом бюджетним організаціям м.Іллічівськ (міській лікарні, школам міста) та благодійному

фонду «Милосердя», який надає допомогу малозабезпеченим портовикам, пенсіонерам, ветеранам, дітям, які потребують лікування. Необхідно враховувати, що державне підприємство «Іллічівський морський торговельний порт» є містоутворюючим підприємством м.Іллічівськ, де кожен третій житель пов'язаний з портом, тому, враховуючи складну економічну ситуацію, в міру можливостей підприємство приймає участь у підтримці міських соціальних програм та його соціально незабезпечених жителів.

4. Абсолютно некоректним у листі Міністра є посилання на порушену МВС кримінальну справу №24-48. Дана справа не має відношення до фінансово-господарської діяльності порту, тим більше до результатів перевірки його діяльності. Причому, Міністр у своєму листі навмисно не вказує обставини справи, абсолютно неправомірно роблячи висновок, що я нібито штучно перешкоджаю проведенню слідчих дій.

Фактично, в цій справі начальник порту, як і багато інших працівників порту та експедиторських і агентських компаній, причетних до переміщення вантажу, викликався як свідок, але з поважних причин (хвороба, відрядження тощо) дійсно не зміг декілька разів прибути до слідчого, причому кожного разу слідчий повідомлявся про причину неявки з поданням необхідних документів. Наразі, це питання мною вирішене, але воно ніякого відношення не має до виконання умов контракту, в чому мене звинувачує Міністр.

5. Стосовно спільної діяльності.

Висновок про непрозорість та неефективність спільної діяльності для порту вважаю необ'єктивним та непрофесійним, оскільки він базується тільки на особистій думці ревізорів, без врахування всіх об'єктивних критеріїв оцінки ефективності. Проблема договорів спільної діяльності не в формі договору, а в його змісті та умовах. Цю проблему можна вирішити шляхом затвердження Типового договору про спільну діяльність за участю суб'єктів господарювання державного сектору економіки та процедури його узгодження. Якраз для розробки умов такого Типового договору про спільну діяльність, порядку його розгляду та погодження Кабінетом Міністрів було направлено відповідним Міністерствам доручення Першого віце-прем'єр-міністра О.Турчинова від 08.10.2008 року №35857/5/1-08. Однак, це доручення так і залишилось невиконаним.

Проблеми організаційно-правових форм співпраці приватних інвесторів та державних підприємств неодноразово обговорювалась на ділових нарадах в Мінтрансв'язку, із залученням провідних юристів підприємств галузі та юридичних компаній. За результатами нарад більшість фахівців сходились в одному, що на даний час в законодавстві крім спільної діяльності нема іншої прийнятної організаційно-правової форми співпраці приватних інвесторів з державними підприємствами, оскільки всі інші можливі форми або недостатньо законодавчо опрацьовані, або не вигідні для підприємств чи інвесторів. На жаль, незважаючи на видимість діяльності Міністра щодо залучення інвестицій для розвитку портів, іншої організаційно-правової форми співпраці державних і приватних підприємств ніж спільна діяльність, Міністерство так і не змогло опрацювати. Вважаю, що основною причиною цього є інертність чиновників, які не можуть брати на себе необхідну відповідальність за прийняття дійсно важливих і потрібних рішень, а тільки можуть піддавати нещадній критиці дії керівників підприємств, що в правовому та економічному колапсі намагаються знайти правильні рішення для розвитку підприємств.

Між тим, завдяки укладеним договорам про спільну діяльність Портом вже заощаджено 279,6 млн. гривень власних коштів за рахунок внесення відповідних коштів партнерами відповідно до умов договорів спільної діяльності. Тобто, передане Портом в

якості вкладу за договорами спільної діяльності майно обслуговувалось і експлуатувались за рахунок залучених інвестицій, а Порт отримав змогу заощаджені кошти направити на реалізацію власних виробничих програм, в т.ч. на розвиток інших об'єктів порту, не задіяних у спільній діяльності. На жаль, Мінтрансзв'язку при перевірці дав негативну оцінку вигідним для порту договорам спільної діяльності, але не надав належної оцінки явно кабальному для порту договору про спільну діяльність з ПП «Укртрансконтейнер».

Стосовно договору про спільну діяльність між ДП «ІМТП» і ПП «Укртрансконтейнер» необхідно взяти до уваги, що він був укладений у червні 2005 р. начальником порту Биковим В.І. за узгодженням Міністра транспорту Червоненко Є А. При цьому важливо врахувати, що листом від 22.06.05р. державним об'єднанням «Укрморпорт» було підтверджено доцільність укладення Іллічівським морським торговим портом договору про спільну діяльність, включаючи умови про подальше зменшення долі порту зі 100% до 26,8%.

З моменту призначення на посаду у серпні 2006 р. і по цей час я, як начальник порту, з метою захисту інтересів порту неодноразово порушував питання зміни умов договору про спільну діяльність порту з ПП «Укртрансконтейнер». Відповідно до чинного законодавства, договір не може бути змінено чи розірвано в односторонньому порядку. На жаль, навіть у судовому порядку це не вдалося зробити, через підтримку ПП «Укртрансконтейнер» судовою владою, а також деякими впливовими представниками Уряду та депутатського корпусу.

В цьому питанні також необхідно зазначити непослідовність позицій Міністерства транспорту та зв'язку, про яку свідчать деякі письмові та усні заяви Міністра, що він проти спільної діяльності порту з ПП «Укртрансконтейнер», але самі дії посадовців Мінтрансзв'язку свідчать про протилежне – на мене, як начальника порту постійно здійснювався тиск з метою примусити підписати додаткову угоду до договору про спільну діяльність з ПП «Укртрансконтейнер» щодо передачі причалів №№1,2 та іншого державного майна приватному оператору на не вигідних для порту умовах. Більш того, портом було подано на узгодження з Мінтрансзв'язку фінансовий план на 2009 рік, в якому передбачено розвиток та використання причалів №№1,2 в рамках виробничої діяльності самого порту, але Мінтрансзв'язку на погодило такий план, посилаючись на необхідність передачі вказаних причалів у спільну діяльність з ПП «Укртрансконтейнер». Це при тому, що лівова частина прибутку від спільної діяльності (більше 75%) буде належати приватній фірмі, що очевидно не вигідно для державного підприємства.

Крім того, передача майна порту за другим етапом договору про спільну діяльність №435-о з ПП «Укртрансконтейнер» без врахування Методології відбору оператора-інвестора є порушенням умов Кредитної угоди порту з Європейським банком реконструкції та розвитку, яким передбачено надання для розвитку порту 26 млн.Євро під гарантії Уряду України. Гарантійна Угода ратифікована Верховною Радою України, але отримання кредиту під загрозою у зв'язку з діями ПП «Укртрансконтейнер» щодо примусового отримання в оперування причалів порту №№1,2 на підставі судового рішення. І це стало можливим в тому числі завдяки пасивній та недалевидній позиції Міністерства транспорту та зв'язку щодо вказано договору спільної діяльності..

6. Посилання Міністра на невиконання начальником порту його доручень та доручення його Заступника безпідставні, оскільки по всім питанням портом приймалися необхідні заходи та надавалися відповідні пояснення і інформація , про що свідчать листи порту на адресу Мінтрансзв'язку (лист від 12.12.2008 року №17.2/634, лист від 25.12.2008 року №17.2/660, лист від 25.12.2008 року обл.№12-дск, лист від 28.11.2008 року №17.3/97-3162, лист від 20.11.2008 року №17.2/588, лист від 24.11.2008 року №20/7-1109 та інші).

7. Щодо допущення з боку начальника порту інших грубих порушень контракту.

Посилання Міністра на невиконання мною, як начальником порту, вимог законодавства з охорони праці, що призвело до нещасного випадку зі смертельним наслідком з працівником порту, не відповідають дійсності. Необхідно пояснити, що згідно «Порядку розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві»(п.46), комісія Держгірпромнагляду зі спеціального розслідування нещасного випадку з працівником порту Чернат Л.П. встановила коло осіб, які допустили порушення вимог законодавства України про охорону праці, в числі яких начальник порту відсутній. Винні особи були притягнуті до відповідальності. **Причини нещасного випадку, які вказані в акті розслідування, не є наслідком невиконання чи незадовільного виконання посадових обов'язків начальником порту.**

Посилання Міністра на невиконання начальником порту його доручення щодо оформлення в термін до 01.09.2008 року свідоцтв на право державної власності на об'єкти нерухомості та правовстановлюючих документів на земельні ділянки порту, є безпідставним, оскільки портом були вжиті всі вичерпні заходи щодо оформлення документів. Міністру відомо, що враховуючи великий обсяг об'єктів порту, що потребують оформлення, та обмежені технічні можливості державних реєструючих органів, **Окремим дорученням Міністра транспорту та зв'язку від 05.09.2008 року №1505/16/11-08 він особисто продовжив підприємствам галузі термін оформлення документів на нерухомість та земельні ділянки до 01.04.2009 року.**

Міністр також стверджує, що наведений перелік грубих порушень з боку начальника порту не є вичерпним, але таке посилання є некоректним та голосливим.

8. Посилання Міністра на систематичні грубі порушення з боку начальника порту фінансово-господарської дисципліни, заподіяння значної шкоди державному є безпідставними, оскільки спростовуються наведеними вище реальними показниками роботи державного підприємства та реальним збільшенням об'ємів вантажопереробки і прибутку порту. Дивна ситуація складається: Міністр стверджує, що начальник порту наносить шкоду підприємству, а підприємство між тим дає реальні рекордні показники переробки вантажів за 20 останніх років і втричі збільшує чистий прибуток. Незрозуміло, як можна систематично порушувати дисципліну і добиватись рекордних показників діяльності. До того, вдвічі збільшилися сплачені податки до бюджету. Виконуються всі умови колективного договору порту, підвищується заробітна плата, будується житло, збережено всі робочі місця працівників у складних економічних умовах, утримується на належному рівні соціальна інфраструктура підприємства: дитсадки, дитячий оздоровчий табір, санаторій-профілакторій, спортивний комплекс, база відпочинку портовиків. Невже це можливо досягти, порушуючи фінансово-господарську дисципліну?

Такі ж самі питання виникли у працівників багатотисячного трудового колективу коли представники Міністерства у супроводі бійців спецпідрозділів МВС прибули 29.01.2009 року для звільнення начальника порту. Ні мені, ні трудовому колективу порту ніхто не зміг пояснити конкретні причини видання наказу про звільнення з урахуванням досягнутих портом успіхів, тому обурення колективу було цілком справедливим та переросло в мітинг-пикет. Той факт, що представники Міністерства заздалегідь, до прибуття в порт, залучили до «операції» велику кількість особового складу спецпідрозділів міліції на чолі із високими посадовцями МВС, сам по собі свідчить про невпевненість у правильності та обґрунтованості дій Міністра при виданні наказу про звільнення, намаганні зробити все швидко і максимально таємно. Це підтверджується тим фактом, що представники Міністерства прибули до порту з наказом про моє звільнення в той час, коли я був в Міністерстві транспорту та зв'язку та захищав фінансовий план у Міністра. Але на Міністр, ні його заступники, з якими я бачився в цей день, не сказали мені про видання наказу про моє звільнення. Саме така поведінка

Міністра та його підлеглих і стала істинною причиною обурення та протесту трудового колективу порту.

За більш ніж 30-річну працю у морській галузі, перебуваючи на різних посадах (від стивідора та начальника ДП «Іллічівський морський торговельний порт» до директора Укрморрічфлоту), я не можу назвати більш слабкого та некомпетентного Міністра ніж пан Вінський Й.В., який, на жаль, свою некомпетентність та некомпетентність своїх підлеглих, намагається компенсувати непомірними амбіціями та недальновидними кадровими рішеннями, що, безперечно приносить непоправну шкоду інтересам державних підприємств та державним інтересам в цілому. Жодне з проблемних питань життєдіяльності порту, поставлених перед Мінтрансзв'язку, не тільки не було вирішене, а залишилось навіть без відповіді. Про це свідчать велика кількість документів на списання основних засобів порту (14 пакетів документів на списання 99 одиниць техніки і устаткування), які роками лежать в Міністерстві без розгляду, Програма розвитку порту, яка довгий час не затверджується, пропозиції порту по розвитку портового флоту, які на протязі довгого часу не розглянуті, та багато інших питань, що потребують оперативного вирішення відповідно до компетенції Мінтрансзв'язку.

Штучно створений Міністерством транспорту та зв'язку конфлікт навколо керівництва порту вже наніс величезну шкоду іміджу та діловій репутації підприємства, що в умовах світової економічної кризи безумовно відіб'ється на його показниках роботи. Але, я вірю, що якщо покласти край безпідставній травлі керівництва порту та нескінченним упередженим перевіркам, ще можливо нормалізувати робочу атмосферу та зняти соціальну напругу в колективі, а висококваліфікований колектив державного підприємства зможе досягти значних показників та виконати покладені на підприємство завдання.

Звертаючись до Вас, шановна Юліє Володимирівно, прошу Вашого втручання і прийняття заходів по недопущенню пограння закону та інтересів державного підприємства та держави в цілому з боку Міністра транспорту та зв'язку, та надати можливість державному підприємству «Іллічівський морський торговельний порт» та мені особисто, як його керівнику, продовжити працювати на благо країни і успішно реалізовувати намічені шляхи розвитку порту та нарощувати його потужність як одного з провідних підприємств галузі. Ми відповімо на Вашу довіру ще більш значимими досягненнями та показниками в роботі, у нас є для цього сили, вміння та трудова спрямованість всього трудового колективу порту.

З повагою,

Начальник порту



Г.П.Скворцов