



## ГОЛОВА ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

---

11/10-431

19.02.2016

Міністру інфраструктури України

**ПІВОВАРСЬКОМУ А.М.**

Шановний Андрію Миколайовичу!

Надсилаємо адресований Вам депутатський запит народного депутата України Гусака В. Г., оголошений на засіданні Верховної Ради України 19 лютого 2016 року, для розгляду і надання відповіді автору запиту і Верховній Раді України у встановлений чинним законодавством 15-денний термін.

**Додатки:** депутатський запит на 5 арк. у 1 прим.;  
матеріали на 2 арк.

З повагою

**В. ГРОЙСМАН**



## НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

01008, м. Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, Верховна Рада України

№ 144/10-2-16

«18» лютого 2016 р.

**Міністру інфраструктури України  
ПІВОВАРСЬКОМУ А. М.**

### ДЕПУТАТСЬКИЙ ЗАПИТ

*(у порядку ст. 15 Закону України «Про статус народного депутата України»)*

**Стосовно надання інформації про  
проведення днопоглиблювальних робіт  
і стан операційної акваторії та  
підхідних каналів  
ДП «Маріупольський морський торговельний порт».**

**Шановний Андрію Миколайовичу!**

Як народний депутат України та член Комітету Верховної Ради України з питань транспорту не можу не зауважити про питання, які виникли в зв'язку з різким погіршенням стану морських каналів і акваторії ДП "Маріупольський морський торговельний порт" (ДП ММТП).

Стратегічне постачання двом Маріупольським металургійним комбінатам залізорудної сировини, коксівного вугілля і вивезення їх готової продукції за зовнішньоекономічними контрактами здійснюється морським транспортом з

використанням потужностей ДП "Маріупольський морський торговельний порт".

Проте, всупереч ст.15 ЗУ «Про морські порти України» Адміністрація морських портів України (АМПУ) не здійснювала днопоглиблювальні роботи для підтримки паспортних глибин і ширини морських каналів для безпечного судноплавства, незважаючи на те, що в структурі портових зборів присутні цільові збори на підтримання гідротехнічних споруд у відповідності з паспортними показниками (ст. 20 ЗУ «Про морські порти України»), і АМПУ несе за це відповідальність.

За цим фактом гідрографічне суспільство Великобританії в своєму звіті від 14 травня 2015 року вже тоді повідомило, що осадка в ДП "Маріупольський морський торговельний порт" коливається від 6 до 8 метрів. (додаток №1)

Замовчування цього факту з боку АМПУ призвело до того, що капітан порту тільки в серпні 2015 року своїм розпорядженням №01/08 від 03.08.2015 року змушений був обмежити прохідну осадку на рівень 7,2 метра для судів, які прямують до/з ДП "Маріупольський морський торговельний порт" для вантажно-розвантажувальних робіт, при тому що паспортна осадка для каналу становить 8,0 м.

До мене, як до народного депутата України та члена комітету Верховної Ради України з питань транспорту, звернулись представники гірничо-металургійного комплексу України, які відзначили надзвичайно гостру проблему невідповідності параметрів підхідних морських каналів ДП ММТП і порту Азовсталь паспортним вимогам. Вказані гідротехнічні споруди

знаходяться на балансі державної монополії – ДП "Адміністрація морських портів України".

В період серпень-вересень 2015 року через зниження прохідної осадки на підхідному каналі ДП "Маріупольський морський торговельний порт" з паспортної 8,0 м до 7,2 м було збільшено витрати на морське транспортування, так як судна не довантажились до повної вантажомісткості в обсязі 145 тис. тонн. Втрати власників вантажу через збільшення вартості фрахту на тонну склали мільйони доларів.

Підрядник із днопоглиблення ТОВ «Техморгідробуд» провів роботи з днопоглиблення каналу в серпні-грудні 2015 року. Однак, з незрозумілих причин днопоглиблення було проведено тільки на ширину 20 метрів (!) по осі каналу, а в акваторії порту днопоглиблення взагалі не було проведене досі.

При цьому, через низьку якість днопоглиблення та відсутність належного контролю з боку посадових осіб АМПУ, оголошена прохідна осадка 8,0 метрів має залежність від зміни рівня води, що не відповідає паспортним параметрам (паспортна глибина враховує зміну рівня води). Дане обмеження регулюється "вручну" посадовими особами АМПУ і може привести до посадки судна на мілину, так як не забезпечується достатня глибина для гарантованої прохідної осадки 8,0 метрів. Такий стан каналу є особливо небезпечним при зимовій навігації морських суден в період льодової обстановки. Так, наприклад: 17.12.2015 р. судно VOLA 1 в каналі сіло на мілину, а 10.01.2016 р. судно Sabrina сіло на мілину на брівці каналу. Дані факти АМПУ приховало, так як

ширина і глибина каналу не відповідають паспортним параметрам вже після днопоглиблення.

ДП "Адміністрація морських портів України" була створена як організація, яка відповідає за безпеку судноплавства і підтримку гідротехнічних споруд з власних джерел фінансування, яким є портові збори. Нова організаційна форма дала АМПУ нові інструменти підняття ефективності морської галузі України, коли портові збори можуть бути використані тільки на будівництво і підтримку гідротехнічних споруд, а не покривати нецільові витрати АМПУ.

Нова організаційна структура, прозора корпоративна структура – це нові можливості. Експортери чекають на зміни але, на мою думку, АМПУ не повною мірою використовує нові можливості, та має значний резерв у ефективності витрат судових зборів.

*Враховуючи вищенаведене, прошу:*

- 1. Надати паспорти підхідного каналу Вугільної гавані порту Маріуполь і підхідного каналу цеху морських перевезень Азовсталь з усіма внесеними змінами в ці паспорти.*
- 2. Надати інформацію про посадових осіб, які внесли ці зміни.*
- 3. Надати інформацію про причини внесення змін до цих паспортів.*
- 4. Надати інформацію про заплановані заходи і терміни їх проведення для приведення глибин в каналах Маріупольського МТП і порту Азовсталь, акваторії Маріупольського МТП до паспортних глибин.*

*5. Надати Звіт про використання цільових коштів ДП "Адміністрація морський портів України" Маріупольська філія на підтримку гідротехнічних споруд і по нецільових витратах в 2014 році і першому півріччі 2015 року.*

*6. Надати інформацію стосовно планових і фактично виконаних обсягів проведених днопоглиблювальних робіт, і карти промірів глибин до початку і після закінчення днопоглиблення.*

*7. Надати інформацію стосовно причин недостатнього фінансування робіт у 2015 році та запланованих робіт на 2016 рік на підтримку паспортних глибин каналів і акваторії ДП "Маріупольський морський торговельний порт".*

*8. Надати інформацію стосовно службового розслідування по встановленню винних посадових осіб ДП АМПУ, які допустили погіршення стану підхідних каналів і акваторії ДП ММТП.*

*Додатки:*

*1) Витяг звіту гідрографічного суспільства Великобританії англійською мовою - 2 арк.*

З повагою,  
народний депутат України



Гусак В. Г.  
(посв. №174)