

В Україні заплановано створити структуру, яка перевірятиме правильність надання субсидій, державних допомог і пільг



Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом»



УРЯДОВИЙ КУР'ЄР

ЧЕТВЕР, 23 БЕРЕЗНЯ 2017 РОКУ

ЦІНА ДОГОВІРНА

№55 (5924)

ЦИТАТА ДНЯ

ОЛЕКСАНДР ДАНИЛЮК:



«Система й методи роботи силового блоку лишилися незмінними, і вони є перешкодою номер один для розвитку бізнесу в Україні».

Міністр фінансів про штучні перешкоди, що досі існують на шляху потенційних інвесторів

У квітні газ здешевшає

ПРОМИСЛОВІСТЬ. НАК «Нафтогаз України» з 1 квітня 2017 року знижує мінімальні ціни на природний газ для промислових споживачів на 10,3% порівняно з березнем 2017-го — до 7675,2 гривні за тисячу кубометрів із 8553,6 гривні. Максимальні ціни на природний газ для промислових споживачів із 1 квітня буде знижено на 9,7% — до 8516,4 гривні порівняно з 9439,2 гривні за тисячу кубометрів у березні.

Цінові пропозиції НАК «Нафтогаз України» диференційовано залежно від обсягів закупівель, умов оплати і стану попередніх розрахунків, повідомляє УНІАН з посиланням на департамент з корпоративних комунікацій компанії.

Якщо покупець не має заборгованості перед «Нафтогазом» чи купуватиме не менш ніж 50 мільйонів кубометрів газу на місяць, то для нього встановлюють мінімальну ціну палива. В усіх інших випадках застосовуватимуть вищу ціну. Всі ціни на паливо вказано з урахуванням ПДВ і тарифів на транспортування магістральними й розподільними трубопроводами.

ЦИФРА ДНЯ

113,483 млрд доларів

становив, за даними НБУ, валовий зовнішній борг України на 1 січня 2017 року. Це на 4,4%, нижче за аналогічний торішній показник

А хвилі гонять порожняк



Фото Володимира Зайки

РЕСТАРТ. Для відродження в Україні річкових перевезень потрібне залучення іноземних суден

Капітальний ремонт доріг стартує у квітні

ЗАСІДАННЯ КАБІНЕТУ МІНІСТРІВ. Прем'єр сподівається, що дорожникам таки вдасться якісно відновити 95% вітчизняних автошляхів

Катерина МАЦЕГОРА,
«Урядовий кур'єр»

Передовсім Прем'єр-міністр Володимир Гройсман виступив з вимогою пришвидшити підготовку до початку ремонту й

реконструкції доріг. Поступовість дій являє собою приблизно такий ланцюжок: ямковий ремонт — середній — капітальний — реконструкція. Кілька тижнів тому міністр інфраструктури Володимир Омелян мав провести

підготовчі дії, щоб дати старт масштабному відновленню автошляхів. Відомості про виконання завдання лунали, щоправда, після внесення Прем'єром кількох зауважень. По-перше, цього року Кабінет Міністрів готовий

спрямувати на дорожні потреби не 10 мільярдів гривень, як торік, а 30. Половину суми планують отримати від репрофайлінгу облігацій внутрішньої державної позики (це передбачено законом про Держбюджет—2017). Додає

оптимізму Прем'єру ще й перевиконання за два останні місяці плану надходжень митних платежів. Ці 2 мільярди гривень наприкінці року можуть перерости в 5—7 мільярдів.

2



КУРСИ ВАЛЮТ/БАНКІВСЬКІ МЕТАЛИ

встановлені Національним банком України на 22 березня 2017 року

USD 2685.1060 за 100 доларів США

EUR 2900.4515 за 100 євро

RUB 4.6916 за 10 рублів

/ AU 333382.76

AG 4647.92

PT 258307.20

PD 208632.74 за 10 трійських унцій

НОВИНИ ТА КОМЕНТАРІ

Капітальний ремонт доріг стартує у квітні

(Закінчення.
Початок на стор.1)

По-друге, запорукою успіху стануть висока організація роботи й ефективне освоєння коштів. До речі, глава уряду вважає, що в 2016-му автошляхи якісно оновлювали в багатьох областях, однак загальний стан доріг він оцінив незадовільно. Щодо якісної копії роботи учасників дорожнього ремонту його думка така: «Вважаю, потрібно вибудовувати процедури тендерів на засадах відкритості, контролю й доступності. Якщо хтосьдесь щось вкраде, то це має стати відомо. Найголовніше — унеможливити неефективне використання ресурсів».

Цеглі в ямах місця нема!

Тож наступна вимога — забезпечити жорсткий контроль за ефективністю використання наданих ресурсів. Особисто Володимир Гройсман готовий допомагати виконавцям у будь-яких питаннях. Головне — дотримуватися організації, термінів, контролю. Інакшого сценарію, на його думку, не існує. Мовляв, відвернеш голову — і хтось щось вкраде чи зіпсує.

«Важливо, щоб ви взяли цей виклик на себе. Тому що з такими рок-н-рольщиками ми доріг не відремонтуємо», — звернувся Володимир Гройсман до міністра інфраструктури. На прихильників цього музичного жанру він запропонував поглянути у відеоролику. На ньому прихована камера зафіксувала бригаду дорожників. Із десятих лише двоє намагалися залатати ямки.



Для початку робіт місцева влада не повинна чекати вказівки з Києва

Найпроблемнішими шляхами ця відеокamera проїхалася також: Кропивницький — Дніпро, Миколаїв — Кривий Ріг, Вінниця — Умань, Дніпро — Черкаси, Харків — Краматорськ, Львів — Тернопіль, Вознесенськ — Кривий Ріг.

«Забивання цеглою чи землею ям на дорогах неприпустиме, — посилив думку глава уряду. — Навіщо я показав це відео? По-перше, просто повернув усіх до реальності щодо вигляду українських доріг. По-друге, хотів, щоб ви оцінювали, які перед нами постали виклики. До цієї руйнації ми йшли багато років». Прем'єрська рекомендація органам місцевого самоврядування — вже розпочати ремонтні роботи, а не чекати з Києва на якийсь умовний сигнал.

Деякі цифри озвучив Володимир Омелян. Від початку року ліквідовано понад 557 тисяч квадратних метрів ям і вибоїв на майже 6 тисячах кілометрів автодоріг. Нині Мінінфраструктури нарахувало ям на 75 тисячах кілометрів, із яких 25 тисяч — дороги державного значення. Проблема полягає в тому, що щотижня з'являються нові ями на майже 300 тисячах квадратних метрів доріг.

Що стосується основних ремонтних робіт, то вони стартують із кінця березня. «Уже працюють 15 об'єктів у Волинській, Житомирській, Івано-Франківській, Кіровоградській, Львівській, Одеській та Чернівецькій областях», — сказав міністр.

Окрім цього, оголошено 44 тендерів на виконання робіт, на

товари й послуги, з яких 148 — на виконання робіт із поточного та середнього ремонту. А загальна картина така: майже 95% українських автодоріг потребують ремонту або реконструкції.

Для контролю якості дорожніх робіт в Україні діють системи контролю якості COST і FIDIC. Перша дає оцінку за всіма напрямками робіт на дорогах. Друга працює до 2018 року в пілотному режимі.

Виконуючий обов'язки голови Державного агентства автомобільних доріг Славомір Новак розповів, що в 2017-му запроваджуватимуть перші проекти будівництва концесійних доріг. Для цього оголошуватимуть відповідні конкурси. Виокремлювати ділянки доріг, які можуть підпасти під концесію, посадовець не став. З його слів зрозуміло, що закон про концесію «працюватиме в реаліях України».

На рік заплановано втілення в життя 268 проектів на 18 мільярдів гривень. 139 уже заручилися бюджетною підтримкою.

Фінансові потоки вивчатимуть спеці

Наступний пункт порядку денного стосувався законопроекту про створення служби фінансових розслідувань. Вона має замінити податкову міліцію і відповідні структури МВС. За умови ухвалення парламентаріями цього документа податкову міліцію та економічні відділи Нацполіції та СБУ буде ліквідовано. Законопроект спрямовано на розгляд Національної ради реформ.

Про брак прогресу в боротьбі з корупцією в енергетичній галузі Володимир Гройсман заявив під час презентації урядово-громадської антикорупційної ініціативи «Разом проти корупції» щодо рівня прозорості міністерств. Статистичні дані навели його на висновок: «Прозорість міністерства зросла, а корупція в енергетиці не зменшилася. Це дисонанс». Опитування проводили серед громадських організацій та експертів багатьох суспільних інституцій.

Невдовзі КМУ завершить оцінку впливу торговельної блокади зони АТО на макропоказники України. Наступний крок — погодження її з МВФ. У цьому контексті міністр фінансів Олександр Данилюк пояснив, що за результатами розрахунків блокада матиме обмежений негативний вплив на економіку країни.

Затверджено перелік і склади госпітальних округів Тернопільської, Запорізької, Рівненської, Хмельницької, Полтавської, Херсонської, Житомирської, Чернігівської, Луганської, Київської, Дніпропетровської областей. Їх створення — невід'ємна складова реформування медичної галузі впродовж найближчих трьох років. Один округ передбачає охоплення території з населенням 200 тисяч осіб за наявності лікарні 2-го рівня або 120 тисяч осіб за наявності лікарні 1-го рівня.

Спеціальні зобов'язання НАК «Нафтогаз України» та інших суб'єктів ринку природного газу з пільгового продажу блакитного палива продовжено до квітня 2018-го.

Працювати слід над реалізацією потенціалу

Відділ новин
«Урядового кур'єра»

ПАРТНЕРСТВО. Прем'єр-міністр Володимир Гройсман провів зустріч із головою Східного комітету німецької економіки Вольфгангом Бюхеле та керівниками провідних німецьких компаній.

За результатами переговорів сторони домовилися провести у другому півріччі 2017 року в Берліні Українсько-німецький бізнес-форум. Співрозмовники досягли домовленості про створення робочої групи, яка опікуватиметься підготовкою цього форуму, а також практичними питаннями реалізації спільних проектів.

«Було б добре якнайшвидше розпочати підготовку до цього важливого форуму, — сказав Володимир Гройсман. — Вважаю, що це дуже добра ідея, яка матиме гарний спільний результат».

Сторони обговорили реалізацію конкретних проектів німецького бізнесу в Україні, повідомляє департамент інформації та комунікацій з громадськістю Секретаріату Кабміну.

Обговорюючи практичні питання залучення інвестицій з Німеччини, Прем'єр-міністр наголосив, що вітчизняний уряд зацікавлений у поліпшенні ділового та інвестиційного клімату в країні й докладає для цього чимало зусиль. Із цієї метою було створено Офіс залучення та підтримки інвестицій, який покликаний сприяти поліпшенню умов для інвесторів та супроводженню їхньої діяльності.

«Ми спрямовуємо всі зусилля на створення доданої вартості в Україні, на перебудову теперішньої моделі економіки, — зазначив Прем'єр-міністр. — Ми зацікавлені в тому, щоб поглиблювати співпрацю з німецькими партнерами, що дасть нам змогу збільшити виробництво для внутрішніх потреб і посилити експортні можливості».

Глава уряду зауважив, що Німеччина — один з головних торговельних партнерів України на європейському ринку. «Наші двосторонні торговельно-економічні відносини набули позитивної динаміки, але їхній потенціал використовується не повністю», — наголосив Володимир Гройсман.

Прем'єр-міністр позитивно охарактеризував значення відкриття Українсько-німецької промислово-торговельної палати, що сприятиме поглибленню економічної співпраці між нашими країнами і слугуватиме добрим механізмом взаємодії.

Рішення про обмін ув'язненими ухвалюють на політичному рівні

СИСТЕМА. 130 засуджених переведено з окупованого Донбасу для відбування тюремного терміну на підконтрольних урядові територіях

Оксана КРАМАРЧУК
для «Урядового кур'єра»

Департамент з питань помилювання Адміністрації Президента України не розглядає справ осіб для обміну на українців, яких незаконно утримують на окупованих територіях України чи в російських тюрмах. Про це під час брифінгу в Києві повідомив керівник цього департаменту Олександр Букалов, інформує УНІАН.

«Бувало, що департамент розглядав такі питання, наприклад, коли відбувся обмін Надії Савченко на російських військових Олександра та Єрофеєва, громадян РФ, яких було засуджено і які отримали вироки в Україні», — розповів він. Проте Олександр Букалов наголосив, що такий обмін — не пропозиція департаменту з питань помилювання. За його словами,

тоді було «ухвалено політичне рішення», а департамент лише зібрав необхідні документи й належно все підготував відповідно до вимог чинного законодавства. Чинивник

Упродовж минулого року Президент України помилював 67 засуджених. З них 44 — звільнено.

зауважив, що «рішення про звільнення особи для того, щоб її помінати на українця, ухвалює не наш департамент. Ми таких справ не розглядаємо, оскільки дуже складно йде процес обміну полоненими, але якщо будуть такі справи, то розглянемо», — сказав він.

Олександр Букалов розповів, що передача ув'язнених з окупованого Донбасу частково триває. За його інформацією,

всього так звана ДНР передала для відбування покарання в місцях позбавлення волі в Україні майже 130 засуджених. «З так званої ЛНР, наскільки знаю, нікого не переда-

ють», — заявив він, додавши, що «влада ДНР вимагає від засуджених хабарі за те, щоб потрапити у список для переведення» на підконтрольну українському урядові територію.

Загалом у 2016 році Президент України помилював 67 засуджених, повідомив Олександр Букалов журналістів. Процес помилювання може мати два варіанти: звільнення особи з місць позбавлення

волі та зменшення терміну покарання зазвичай на півтора-два роки. «Із цих 67 помилюваних 23 було скорочено терміни покарання, а 44 — звільнено», — повідомив директор департаменту. За його словами, під час ухвалення рішення про помилювання до уваги беруть те, який саме злочин скоїла людина, який термін уже відбула, її вік, стан здоров'я, сімейні обставини.

За інформацією Олександра Букалова, за минулий рік департамент з питань помилювання отримав понад 1,7 тисячі звернень, з них про помилювання — 1435 звернень щодо 1253 осіб. У 2016-му помилювано 28 жінок і 39 чоловіків, а загалом у місцях позбавлення волі перебувають 5% жінок загальної кількості засуджених. Серед помилюваних 17 осіб віком понад 60 років.

ПОДІЇ ТА КОМЕНТАРІ

А хвилі гонять порожняк

Іван ШЕВЧУК,
«Урядовий кур'єр»

Новина, яка торік у грудні облетіла чимало інформаційних стрічок, була мало не казковою: Україна отримала 60 барж, замовлених в Австрії ще за часів Радянського Союзу(!). Здавалося б, що так і золото Полуботка до нас ось-ось повернеться. Реальність виявилася значно буденнішою. Ішлося про те, що Українське Дунайське пароплавство (а саме воно успадкувало австрійські баржі) тільки наприкінці 2016-го сповна розрахувалося за них з австрійським партнером. Самі ж судна за умовами лізингу ще з радянських часів перебували в експлуатації пароплавства.

Отже, після цієї події український річковий флот не став більш потужним. Його слабкість, мала кількість вантажних суден не дає змоги на повну використовувати транспортні можливості українським річок. Чи можна це виправити? Чи варто це робити?

Час залучати резерв

До початку 1990-х обсяг перевезень вантажів річковим транспортом в Україні постійно зроставав і перед розпадом Союзу ледь не сягав показника 70 мільйонів тонн на рік. А далі — карколомний спад, періодичні коливання на доволі невисоких позначках і нинішній скромний показник 5 мільйонів тонн. Чи є в Україні шанси поновити потужність вантажних перевезень руслами власних річок?

Високі показники радянських часів — доведений рівень їхнього використання. Після цілком слушних обмежень ваги автотранспорту в країні збільшилося навантаження на інших перевізників, передусім на залізницю. Торік радник гендиректора Укрзалізниці Ілля Левицький зауважував дефіцит рухомого скла-



На річках України нині рідко побачиш завантажені баржі. Чи реалізує країна наявні транспортні резерви?

ду для перевезення стратегічного українського експорту — зерна. Нині підприємство має 12 тисяч зерновозів із можливістю наростити цю цифру до 14 тисяч. Потреба ж навіть за нинішніх обсягів зернового експорту, а вони, як вважають експерти, зростатимуть, становить 18—19 тисяч.

Дефіцит автомобільних і залізничних потужностей можна перекрити за рахунок транспортування зерна річками. Передусім Дніпром.

Що ж до рентабельності річкових перевезень, то тут ситуація неоднозначна.

Попри те що низька собівартість вважається чи не найголовнішою перевагою річкового транспорту, в Україні така логіс-

ДОВІДКА «УК»

Загальна довжина річкових судноплавних шляхів в Україні становить 2100 кілометрів, флот налічує 635 суден (у 1990 році їх було 30 тисяч). Навігація триває 290 діб на рік. З обсягом вантажних та пасажирських перевезень 1% річковий транспорт займає останнє місце у транспортній галузі країни. Нині діють 20 річкових портів і терміналів. Основна інфраструктура галузі розташована на Дніпрі. Потенційно ця транспортна артерія може обслуговувати 8 хлібних областей України із 40% національного врожаю. У структурі вантажів річкового транспорту переважають зерно, будматеріали, залізо і руда.

тика не дешевша за автомобільну чи залізничну. Передусім через великі й часом незрозумілі збори, які в підсумку роблять річкові тарифи малопривабливими.

Сподіваючись на реформи

Саме тепер на стадії обговорення перебуває проект закону про внутрішній водний транспорт та інші нормативні акти, що мають посприяти відродженню судноплавства на українських річках. Підприємці, чий бізнес пов'язаний із транспортуванням вантажів водними артеріями, вважають, що невинувато платити морські збори з річкових перевезень, бо за шлюзування мають платити електростанції, а за розведення мостів — залізниця. Мають вони надію, що після дозволу на роботу приватним лоцманським компаніям вдасться зменшити й високі витрати на проведення суден.

За підрахунками фахівців, коли запропоновані новації стануть реальністю, то на тлі анонсованого підвищення розцінок за залізничні перевезення і вже актуального обмеження максимальної ваги вантажних автомобілів вартість річкових перевезень зерна може виявитися на 30% нижчою, ніж з використанням наземного транспорту. Нардеп від Придніпров'я Олександр Урбанський, що є співавтором законопроектів з водного транспорту, вважає, що після відповідних змін до законодавства обсяг перевезення вантажів Дніпром уже найближчим часом можна буде збільшити з нинішніх 5 до 25 мільйонів тонн на рік. Однак для виходу на такі показники самих змін до законодавства і тарифної політики буде замало.

Економ-варіант для відродження

«Божим даром», який ми колись навчимося використовувати, вважають Дніпро чимало експертів. Щоб це стало реальністю, потрібні серйозні інвестиції, слід будувати річковий флот, самохідний і несамохідний. Особливо підкреслюють: в межах природних глибин. Гігантomanія тут зовсім недоречна: маємо глибини 3,2 чи 3,6 метра — ось на них і треба розраховувати баржі. В Америці на річках та озерах із глибинами 1,2—1,5 метра перевозять десятки мільйонів тонн.

Оцінюючи можливе збільшення глибин Дніпробузького лиману до порту Миколаїв, дехто переконаний: це дуже дорого і навіть за потенційного збільшення вантажообігу не дасть змоги повернути інвестиції. Адже днопоглиблення у річках потребує значно більших експлуатаційних витрат на підтримання здобутих глибин, ніж у морських портах — через постійне протікання води виритий канал швидко замулюється. На це треба зважати під час транспортного освоєння річок.

Тим часом пропонується економ-варіант і для берегової інфраструктури. Мовляв, не треба будувати термінали — це вчорашній день. Варто подивитися на американський та канадський досвід і облаштувати мобільні термінали через кожні 200 кілометрів на берегах Дніпра, звідки баржами привозити зерно в Миколаїв на рейд. Уже на рейді вантажити на морські судна, котрі й розвезтимуть його по світу.

Щось подібне практикують на українському підприємстві «Гермес-Трейдинг». Цей агрохолдинг 2013 року спорудив

власний порт на Дніпрі у Світловодську (Кіровоградська область). «Нині використання баржевих поїздів на Дніпрі — найоптимальніше рішення», — каже начальник відділу логістики компанії «Гермес-Трейдинг» Євгенія Федорук. Та от біда: формувати ті поїзди у нас ні з чого. За часи незалежності Україна втратила майже весь річковий флот. Те, що залишилося, навряд чи придатне до експлуатації. За підрахунками фахівців «Гермес-Трейдингу», щоб перевозити нашими річками на десять мільйонів тонн більше, слід збудувати 120 барж. Тож на підприємстві вважають, що швидко наростити обсяги річкових вантажоперевезень без залучення закордонного флоту неможливо.

Там, де власний прапор пасує

Чи доцільно пускати судна під іноземними прапорами у вільне плавання нашими річками, питання дискусійне. Перевозити річкові вантажі вони можуть і нині, їм для цього потрібно пройти доволі складну процедуру: «Щоб зайти у наші внутрішні води, судно під іноземним прапором має отримати спеціальний дозвіл, — пояснює Євгенія Федорук. — Для цього воно має за 10 діб до підходу опублікувати своє замовлення на сайті, і якщо не знаходиться українського судна, котре взялося б виконати цей рейс, то такий дозвіл надають». Здавалося б, цілком логічні кроки із захисту внутрішнього ринку. Та захищати нікого. Євгенія Федорук каже, що першим судном, яке зайшло до терміналу у Світловодську, був саме вітчизняний «Дніпровець» Укррічфлоту. Відтоді ось вже три роки нагоди спрацюватися не випадало. Саме через нестачу суден.

«Звісно, якщо врахувати наші пропозиції й дозволити заведення суден під іноземним прапором (наприклад баржевим буксирним поїздам), то це дало б змогу значно підняти вантажопотік по Дніпру і розвантажити автодороги та залізницю», — переконана Євгенія Федорук.

Опоненти вважають, що оптимальне розв'язання проблеми лежить в іншій площині — у розвитку вітчизняного флоту. Вони кажуть, що не лише іноземні судна зазнають утисків через складну процедуру дозволу, є дискримінація і для суден під українським прапором. Через зависоке оподаткування суднобудування та судноремонту, завищені вимоги безпеки, дороге обслуговування та високі експлуатаційні видатки.

Ті, хто за вільний допуск іноземних прапорів у наші річки, визнають, що крок цей вимушений. Розрахунок на те, що іноземці, які увійдуть у наш річковий транспортний бізнес, допоможуть зберегти наявні кваліфіковані кадри. Судноремонтом, а можливо, й суднобудуванням для них займатимуться українські підприємства. А коли вантажопотік у нас виїде на принципово вищі показники, тоді вже можна буде зайнятися і розвитком флоту під українським прапором.

Не хотілося б лише виведення країни з дедалі більш очевидного статусу сировинного придатка відкладати дуже далеко на потім.

А ТИМ ЧАСОМ

Улітку кавуни возитимуть баржами

Олена ІВАШКО,
«Урядовий кур'єр»

ТРАНСПОРТ. У місті Гола Пристань Херсонської області розпочато будівництво перевантажувального комплексу коштом вітчизняного інвестора та закордонних партнерів. Будівельні роботи планують завершити в червні 2017 року, коли й буде відкрито надсучасний об'єкт, який матиме важливе значення для розвитку Херсонщини і річкового транспорту в Україні.

На розвиток річкових перевезень Дніпром, реконструкцію суднобудівного заводу в Миколаєві та будівництво терміналу у Голій Пристані використовують кредитні кошти Євросоюзу обсягом 74 мільйони доларів США. Загальна вартість будівництва терміналу — 500 мільйонів гривень.

У його спорудженні задіяно 75 будівельних організацій з 12 областей України. Нині тут працює більш як 350 людей. У квітні планують залучити до будівельних робіт ще 1000 осіб, а у травні — до 1500.

«Одна з переваг будівництва об'єкта — створення майже 150 робочих місць саме для жителів області, — зазначив голова Херсонської облдержадміністрації Андрій Гордєєв. — Наша область має всі шанси стати справжнім шовковим шляхом і центром розвитку річкової інфраструктури. Керівництво облдержадміністрації сприятиме реалізації таких перспективних інвестиційних об'єктів».

Під час робочої наради на місці будівництва терміналу генеральний директор підприємства «Нібулон» Олексій Вадатурський розповів, що після відкриття комплексу річкові перевезення баштанних культур у Київ та Білорусь здійснюватимуть із Херсонщини. Тривають перемовини з мережею українських супермаркетів у Києві, які зможуть отримувати херсонські кавуни у стислі терміни неущкодженими.

Одна з переваг будівництва перевантажувального терміналу в Голій Пристані — зниження навантаження на автомобільні шляхи півдня України. Триває розроблення проекту будівництва шести кілометрів доріг у напрямку Голі Пристані, тому важливо зберегти високоякісне дорожнє покриття. Термінал зніме навантаження 300 тисяч тонн під час перевезення продукції та скоротить кількість великовантажних автомобілів до 12,5 тисячі, адже вигідніше буде доправляти продукцію річкою. Сільгоспвиробники зможуть скоротити витрати на транспортування та більше заробляти на продажу продукції.

АКТУАЛЬНА ТЕМА

Олег ЧЕБАН,
«Урядовий кур'єр»

Нещодавно одне інтернет-видання аграрного спрямування приголомшило новиною: «На Хмельниччині працює єдина в Україні зерносушарка на соломі». Це ж треба вміти створити сенсацію там, де нею і не пахне: багато років у нашій країні такі котельні звичні. Інша річ, що можливості соломи як енергоносія відновлюваного, ефективного та екологічно чистого затребувані не повністю. Звернув увагу, що це сенсаційне повідомлення мало понад тисячу переглядів. Отже, тема актуальна. Цікаво: а скільки в господарствах Вінниччини працює котелень на соломі?

Дармове паливо для садівництва

Гарне село Дяківка, що в Бершадському районі, газифіковане. Однак контору місцевого господарства опалюють дровами, які заготовляють під час очищення лісосмуг. А для сушіння зерна тут 4 роки використовують тюковану соломку із власних полів. Як розповідає досвідчений директор ПСП «Промінь» Володимир Довгополюк, виробництво тепла з неї обходиться у рази дешевше, ніж із природного газу. Крім того, із заготівлі соломи мають роботу кілька осіб: її треба тюкувати, привезти з поля і скласти у скирти, а потім подати в котел.

Аграрії з кожного гектара збирають приблизно 3,2 тонни соломи, що за теплотворною здатністю еквівалентно 1066 кубометрам природного газу. Вона побічний продукт виробництва зерна і тому дешева як паливо. Також у господарствах для цього почали використовувати пожнивні рештки інших сільськогосподарських культур, що теж зменшує витрати на сушіння зерна і позитивно позначається на собівартості його виробництва.

Наприклад, у господарстві села Устя цього району під час збирання соняшнику їй ріпаку комбайни налагоджують так, щоб у бункер разом з насінням потрапляла частина перебитих кошиків і подрібнених стебел. На току відходи відокремлюють і використовують як паливо для сушіння зерна. Торік тут надбали 150 тонн такого палива. Воно дешевше ніж солома, бо затрати

У солом'яного ринку добрі перспективи



АЛЬТЕРНАТИВА. Використання альтернативного тепла для сушіння зерна позитивно позначається на економіці господарств

під час його заготівлі мінімальні. Особливість майже дармового палива в тому, що його використання дає змогу більш раціонально підходити до строків збирання культур, зокрема ріпаку.

«Якщо раніше ми збирали ріпак за базової вологості 7%, то торік почали за вологості 11%. Це дало нам змогу раніше розпочати збирання і так не допустили його пересихання і втрат на полі», — сказав директор ТОВ «Устя» Павло Марущак.

Котел для виробництва тепла з пожнивних решток деяких технічних культур господарству допоміг змайструвати спеціаліст із Вінниці. Керівник розповів, що такий самий котел встановили і в бригадному селі Лугова, однак з іншою метою: сушитимуть сливи, яблука, груші тощо із сільських дворів. Це дасть змогу зайняти роботою селян, які мають вільний час і власну продукцію у садках та їм нікуди її збути.

Брикетами опалюють хати

Кілька підприємств в області, купуючи в господарств по-

жнивні рештки рослин, виготовляють солом'яні пелети, які реалізують здебільшого за кордон, де вони коштують дорожче. Німці, приїхавши на одне з цих підприємств, зауважували, що опалювати солом'яними пелетами щонайменше вдвічі вигідніше, ніж природним газом. Звісно, слід організувати вітчизняний ринок цього палива, хоч надходження валюти в державу теж важко переоцінити. Область має вдалий приклад використання переробленої соломи для власних потреб.

Директор СТОВ «Агрофірма «Світанок» Микола Мельник кілька років заготовляв пожнивні рештки рослин, досконало вивчив ринок відповідного обладнання, а потім придбав іноземну лінію з виробництва солом'яних брикетів. Вона проста в обслуговуванні (переробляє соломку без підсушування — зі скирти) і запрацювала торік навесні. Перші партії були пробними. Чи є тепер попит на брикети?

«Кілька десятків тонн купила Рососа (велике село в Липовецькому районі Вінницької області, в якому бюджетні закла-

ди давно опалюють тюкованою соломкою. — Авт.), купують Бердичів, Умань. Для мене важливо, що купує солом'яні брикети населення моїх сіл, які газифіковано», — повідомив Микола Мельник. Це приклад того, коли в господарстві солома — джерело прибутків як окрема галузь.

В економіці України аграрний сектор займає одне з провідних місць, і одержання енергії з пожнивних решток рослин — перспективний напрямок розвитку енергозабезпечення. За приклад тут може слугувати Данія, де на соломі працює 10 тисяч фермерських котлів потужністю до 1 МВт і майже 70 великих котлів, а також 7 електростанцій.

Загалом у нашій країні виробляють соломку у величезних обсягах. Лише на Вінниччині, за інформацією департаменту агропромислового розвитку облдержадміністрації, сільськогосподарські підприємства щорічно виробляють приблизно 7 мільйонів тонн незернової складової врожаю зернових та технічних культур. Зокрема 2,3 мільйона тонн становить солома

зернових колосових культур, половину якої в господарствах тюкують, а решту подрібнюють і приорюють на полях на добриво.

Рекомендації науковців свідчать, що обсяги використання лише соломи колосових культур з енергетичною метою становлять 700 тисяч тонн за рік (30% обсягів її збирання), що потенційно дає змогу зекономити майже 340 мільйонів кубічних метрів газу. До речі, річна потреба сільськогосподарських, хлібоприймальних підприємств, елеваторів і цукрових заводів області для виробничих потреб становить майже 100 мільйонів кубометрів газу. А ще ж маємо оволодіти технологіями отримання тепла із сухого бадилля кукурудзи (якого лише вінницькі аграрії за рік виробляють 3,4 мільйона тонн) і решток інших культур.

Зрушення очевидні. Протягом останніх років у сільськогосподарських підприємствах області перевели на опалювання біологічними видами палива понад 100 зерносушарок, з них майже 70 працює на соломі. Ця робота триває.

Спочатку зберегти, а потім — відродити

Роман КИРЕЙ,
«Урядовий кур'єр»

БАНКРУТСТВО — ЩЕ НЕ ВИРОК. Висновок аудиторів після перевірки підприємства, яку здійснили ще торік, був невтішим. Майновий стан ДП «Іваньківський цукровий завод» має ознаки стійкої фінансової неспроможності. Тобто протягом двох років підприємство було збитковим, а показники ліквідності мали відхилення від граничного значення. За наявності боргових зобов'язань завод зупинив платежі, мав значні суми непогашених штрафів, пені, неустойки за невиконання умов договорів та недодержання вимог законодавства, визнаних у судовому порядку. Одне слово, загальна оцінка ефективності управління за досліджуваний період мала низький рівень. Завод і нині один із найбільш проблемних боржників

на Черкащині. На початок лютого цього року підприємство мало заборгованість із зарплати 1,7 мільйона гривень.

Нині ж, як бідкаються в Маньківській райдержадміністрації, неможливо навіть розробити графік її погашен-

Однак попри борги та величезні труднощі, місцеві жителі, районна та обласна влада хочуть зберегти завод. Облдержадміністрація звернулася до Кабінету Міністрів України з ініціативою одержати право органам виконавчої влади розпоряджати-

Обласна влада підтримує ініціативи, що передбачають збереження і розвиток перспективних підприємств.

ня, адже нема фінансування підприємства з Державного агентства резерву України, якому воно підпорядковане. За період із квітня 2016 року до січня 2017-го за рахунок коштів поворотної фінансової допомоги від товаровиробників вдалося зменшити заборгованість із зарплати на 570 тисяч гривень.

ся підприємством, вивішивши його з підпорядкування агентства Держрезерву. Це дало б змогу в подальшому залучити інвестора, який відновив би роботу заводу, модернізувавши його виробничі потужності. У тому, що такого інвестора обов'язково знайдуть, у Маньківці переконані.

— Важливо, що колектив заводу, товаровиробники, районне керівництво зацікавлені у збереженні підприємства, — сказав директор заводу Іван Бевз. — Адже на території району виробляють достатню кількість цукрових буряків — лише торік під цією культурою було зайнято близько 2,5 тисячі гектарів. А тому ми впевнені: у заводу є майбутнє.

— Обласна влада підтримує ініціативи, що передбачають збереження і розвиток перспективних підприємств, — наголосив перший заступник голови облдержадміністрації Віталій Коваль. — Сподіваємося на якнайшвидшу підготовку відповідної постанови Кабінету Міністрів України. І працюємо над тим, аби зберегти Іваньківський завод як цілісний майновий комплекс.

Лушпиння замість газу

Володимир ГАЛАУР,
«Урядовий кур'єр»

ЕНЕРГОЕФЕКТИВНІСТЬ. Компанія «Філіп Морріс Україна» в Харкові реалізує енергоефективний проект із переведення фабрики з газу на тверде паливо вартістю 60 мільйонів гривень. Нюанси реалізації проекту обговорили в обласній державній адміністрації. Керівник області Юлія Світлична, до якої звернулися представники підприємства із проханням підтримати їхні наміри, зазначила, що підприємство «Філіп Морріс» одне з найбільших платників податків у Харківській області. Компанія працює тут із 2006 року, і дуже приємно, що в 2014-му вона прийняла одностороннє рішення залишатися в регіоні, розуміючи, що Харків — це Україна і тут є можливості й перспективи для розвитку.

Заступник генерального директора ПрАТ «Філіп Морріс Україна» Ігор Крошко підкреслив, що історія взаємодії інвесторів із ХОДА позитивна. Спільно в регіоні було реалізовано кілька соціальних проектів.

«Ми хотіли б обговорити подальші плани. Одна з наших ініціатив — підвищити енергоефективність фабрики. Основна ідея — перейти на використання твердого палива, яке виробляють в Україні, а саме лушпиння соняшнику», — сказав Ігор Крошко.

За його словами, всі конструкції для нової котельні планують закупити в харківських виробників. Так само на території області купуватимуть тверде паливо.

«Це реальні інвестиції, які залишатимуться в Харківській області. Підготуватися до виконання цього великого та важливого для нас інвестпроекту плануємо протягом півроку», — повідомив представник «Філіп Морріс».

ВІСТІ ЗВІДУСІЛЬ

З Ужгорода розпочався Всеукраїнський читачький тиждень

Василь БЕДЗІР,
«Урядовий кур'єр»

КНИЖКА ПРОТИ ГАДЖЕТА. Щороку одну із семиденку в Україні оголошують тижнем дитячого читання. Цього року його урочисте відкриття відбулося в обласному центрі Закарпаття. Захід скликав сотні гостей у ляльковий театр «Бавка», міську дитячу бібліотеку та обласну для дітей і юнацтва. У фойє театру важко відвести очі від виставки-квесту «Як пройти у казку?», кросворда «Читаємо! Знаємо! Відгадуємо!» Охочі грали в лотерею «Міняю вірш на подарунок».

Глядачі стежили за сценічною долею героїв їхніх улюблених казок у залі «Бавки», де на сцені грали актори, а тим часом у фойє учні Ужгородської класичної гімназії разом із класним керівником Світлоною Залуцькою показували, як, використовуючи кольорові стрічки і намистинки, можна виготовити привабливі закладки для книжки. Поруч із ними професійний художник заслужений майстер народної творчості Наталія Стегура проводила майстер-клас із виготовлення керамічних виробів. Ще далі майстри рукоділля навчали виготовляти обкладинки для книжок.

У день відкриття тижня дитячого читання в Ужгороді відбулися театралізоване дійство «Послухай, дитино,



Доведеться обійтися без інтернету



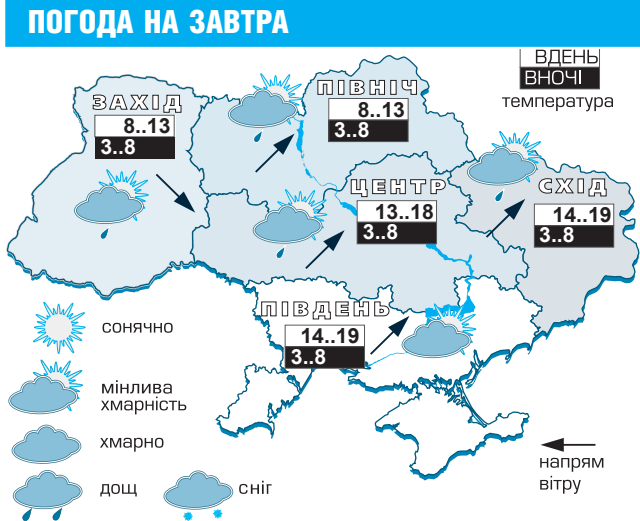
Закарпатська письменниця Галина Малик мала кілька зустрічей з юними читачами

я розкажу тобі історію мого краю», флешмоб «Читай з нами! Читай як ми! Читай краще за нас!»

У бібліотеках Ужгорода та інших міст Закарпаття протягом тижня відбуваються презентації книжкових новинок для дітей. Закарпатські письменники Галина Малик, Ольга Тимофієва, Олександр Гаврош, Василь Шкіря, видавець Олександра Гаркуша наголошували: читання — це розвиток дитячої уяви, його ніяк не замінити проведенням часу біля комп'ютерів і смартфонів. Без художнього слова юна душа росте в духовній бідності й лінощах.

Для управлінців галузі культури, керівників позашкільних освітніх установ, місцевих дитячих шкіл, викладачів гуртків корисним був круглий стіл «Підтримка і розвиток дитячого читання в Україні: загальнонаціональні ідеї та регіональний досвід». В обговоренні проблем разом із письменниками, видавцями, педагогами брали участь очільники обласного управління культури, представник галузевого міністерства.

Під час читачького тижня пропагують ідею вільного книгообертання, яке на Закарпатті робить перші кроки. Кожен, хто прочитав книжку, залишає її в громадському місці, щоб інший міг її знайти і, теж прочитавши, передати наступникові.



ТЕМПЕРАТУРА ПО ОБЛАСТЯХ УКРАЇНИ НА 24 БЕРЕЗНЯ

Область	Ніч	День	Область	Ніч	День
Київська	+3 +8	+8 +13	Черкаська	+3 +8	+12 +17
Житомирська	+3 +8	+7 +12	Кіровоградська	+3 +8	+13 +18
Чернігівська	+3 +8	+7 +12	Полтавська	+3 +8	+11 +16
Сумська	+2 +7	+8 +13	Дніпропетровська	+3 +8	+13 +18
Закарпатська	+3 +8	+14 +19	Одеська	+3 +8	+14 +19
Рівненська	+3 +8	+7 +12	Миколаївська	+3 +8	+14 +19
Львівська	+3 +8	+8 +13	Херсонська	+3 +8	+14 +19
Івано-Франківська	+3 +8	+9 +14	Запорізька	+3 +8	+13 +18
Волинська	+3 +8	+7 +12	Харківська	+3 +8	+11 +16
Хмельницька	+3 +8	+10 +15	Донецька	+3 +8	+14 +19
Чернівецька	+3 +8	+10 +15	Луганська	+2 +7	+13 +18
Тернопільська	+3 +8	+8 +13	Крим	+3 +8	+14 +19
Вінницька	+3 +8	+13 +18	Київ	+5 +7	+10 +12

Укргідрометцентр

Волонтерський фотопроєкт дістався Луганщини

Олена ОСОБОВА,
«Урядовий кур'єр»

МИСТЕЦТВО. 122 роботи. На 97 воїни, деякі — у формі і зі зброєю. Ще на 25 — загиблі. «Янголи, котрі спостерігають за нами, тепер — з небес», — кажуть автори виставки. Та осіб, які дивляться з фотознімків, удвічі більше. Тому що поряд з бійцями — матері, дружини, кохані. Девіз і назва виставки «Якби не війна», це скоріше печаль, співчуття або щось інше?

«Констатація факту», — відповідає автор ідеї, волонтер Юлія Волкова. — Звісно, можна шкодувати, бо стільки хлопців загинуло. Та якби не війна, не було б героїв. Війна показала, як багато людей палко люблять свою країну. А дехто зустрів своє кохання вже на війні. Та й потім багато хто зустрів свою любов саме на війні».

Юлія Волкова, як і її подружки-волонтери Марина Соколова, Олена Белячкова та Олена Соколовська, може годинами розповідати історії хлопців, за котрими вони доглядали в київському військовому госпіталі «Фортеця». Про матерів, що не спали ночами біля ліжок тяжкопоранених. Про самовідданість дружин, які допомагають здолати біль і страждання. Про спогади, які не дають бійцям заснути навіть під крапельницею. І все це — історії про любов і кохання. До батьківщини, свободи, рідних людей.

Для того, щоб створити 122 фототвори (бо в кожному — синтез мистецтва фотографа, художника та дизайнера), знадобився рік роботи. У вихідні (волонтери в повсякденному житті — юрист, маркетолог, бухгалтер, дизайнер) проводили фотосесії. Автентичні костюми для матерів надав Національний музей архітектури і побуту у Пироговому. Прикраси — стильні та коштовні — приватна ювелірна фірма. Всі, хто міг, допомагали. Презентація фотовиставки пройшла в київській «Фортеці».

А Северодонецьк став п'ятим містом після Києва, Дніпра, Харкова та Запоріжжя і першим пунктом, що так близько розташований до лінії розмежування, до місць бойової слави тих, хто зображений на знімках. За словами Юлії Волкової, серед портретів — знімки трьох уродженців Луганської області. Двоє серед загиблих бійців, один в блоці «Невідомі герої».

Правоохоронці вдягнуть вітчизняну форму

Олена ІВАШКО,
«Урядовий кур'єр»

НАМІРИ. Днями в Генічеську, що на Херсонщині, введуть в експлуатацію швейну фабрику, де шитимуть форми для співробітників МВС і Нацгвардії. Напередодні відкриття Генічеську філію ТОВ «Швейна фабрика «Від» оглянули керівники міністерств та очільники області.

Як розповів голова правління швейної фабрики «Від» Володимир Дармороз, основними напрямками діяльності фабрики є виробництво та реалізація спеціального одягу для працівників хімічної, нафтогазової, металургійної, харчової, фармацевтичної, автомобільної промисловості, транспорту і будівництва, комунального і сільського гос-

подарства. Також тут шийють одяг для повсякденного життя і активного відпочинку, всього понад 300 найменувань виробів.

Спеціалісти фабрики розробили форму для МВС, яку затверджено Міністром внутрішніх справ. Згідно з умовами чинного контракту підприємство виготовлятиме комплекти військового одягу для підрозділів МВС та Нацгвар-

дії. Створення такого промислового підприємства дасть Херсонщині 200 нових робочих місць.

Як зазначив голова Херсонської облдержадміністрації Андрій Гордєєв, такі підприємства, згідно з Програмою розвитку людського капіталу Херсонщини, що розроблена облдержадміністрацією, отримуватимуть тільки кваліфікованих фахівців.

В Одесі розкривають «Таємниці старого парку»

Іван ШЕВЧУК,
«Урядовий кур'єр»

БЛАГОУСТРІЙ. Одеський парк Шевченка незабаром стане центром української національної культури. Одеська міська рада оголосила архітектурний конкурс на кращу проектну пропозицію відповідного благоустрою Центрального парку культури і відпочинку імені Тараса Шевченка. Одеський міський голова Геннадій Труханов зауважив,

що це рішення було відгуком на пропозицію громадськості. А саме ім'я парку до певної міри визначило його майбутню тематичну спрямованість. Облаштування парку, збережуть його зонувannya. Слід також забезпечити можливість проведення тут культурно-масових заходів — фестивалів, виставок, концертів.

Конкурс триватиме з 3 квітня до 8 серпня. Його призовий фонд становить 300 тисяч гривень.

На день народження Великого Кобзаря у парку його імені почали розкривати «Таємниці старого парку». Тут стартував проєкт із проведення екскурсій, присвячених захопливій двоохотничій історії цієї мальовничої місцини.

Поза тим, у парку вже розпочали будівництво майданчика для екстремальних видів спорту. Він має з'явитися наприкінці літа за 100 метрів від стадіону «Чорноморець».

Тут зможуть продемонструвати свої таланти любителі екстремальної їзди на роликах, скейтах та велосипедах.

Усі ці новації в парку Шевченка проводять у межах загального системного благоустрою місць масового відпочинку, зокрема за рахунок позабюджетних коштів. Як зауважив Геннадій Труханов, Стамбульський парк в Одесі приводить до ладу мєрія Стамбула, Грецьким опікується грецька діаспора.