

ОЛЕКСІЙ ВАДАТУРСЬКИЙ: МИ ВСЕ ЖИТТЯ ВКЛАДАЛИ В ЕКОНОМІКУ УКРАЇНИ, ТЕПЕР БУДЕМО ІНВЕСТУВАТИ В ЄГИПЕТ

05.06.2020

[Юрій ПАТИКІВСЬКИЙ](#)



«Нагодувати світ», — під таким заголовком британське ділове видання Capital Finance International торік опублікувало статтю про найкращого, на його думку, інвестора у сільське господарство України — компанію «Нібулон».

А її очільника, Героя України Олексія Вадатурського, назвали бізнес-легендою сучасної України.

За майже 29 років роботи у нашій державі компанія не просто навчилася вирощувати та зберігати зерно, а й реалізувала інвестиційний проєкт із відродження річок Дніпро та Південний Буг та перетворення їх на судноплавні артерії.

Відтак тільки за минулий рік внутрішніми водними шляхами перевезено 3,8 млн тонн зерна.

Це дозволило розвантажити українські автошляхи на 275 тисяч вантажівок на рік. Сума інвестицій у створення флоту, будівництво елеваторних комплексів та перевантажувальних терміналів тощо — понад 2,1 млрд доларів.

А у планах Олексія Вадатурського — створити таку ж саму логістичну схему, яка працює сьогодні на нашому Дніпрі, на єгипетському Нілі. І доставляти зерно від українського виробника до конкретного споживача у цій державі.

Проєкт, як передбачається, буде реалізовано: після пандемії коронавірусу у світі очікують підвищений попит на продовольство. Щоправда, шлях до нього може виявитися трохи довшим, ніж планували, бо через карантинні обмеження світова економіка трохи пригальмувала.

Але труднощі в українського бізнесу не лише через це. Влада України не бажає дослухатися до точки зору представників бізнесу, які створили його з нуля і яких за їхній досвід високо цінують за кордоном...

Відтак на багато запитань Олексій Вадатурський відповідає різко та емоційно. Та з усвідомленням того, що він би міг зробити для цієї держави ще більше.

Випробування вірусом

— *Олексію Опанасовичу, наскільки відчутним виявився для «Нібулона» вплив світової пандемії коронавірусу? Чи пішли ви на перегляд своїх стратегічних планів, чи коригуватимете їх у зв'язку з можливою зміною попиту на ринках?*

— Як керівник і мажоритарний власник підприємства я чудово розумів, що у цій ситуації наш порятунок залежить тільки від нас. Адже ми сьогодні живемо у країні, де держава нічим не може допомогти приватному бізнесу. На відміну, скажімо, від наших сусідів, насамперед європейських держав. Ми ж змушені щомісяця заплатити людям сто мільйонів гривень заробітної плати.

За рік ця сума становить понад 1 млрд гривень. Держава не бере на себе навіть частину цієї ноші. Лідери України можуть заявити, що падіння економіки, спад у промисловості та валютні ризики

— це вина коронавірусу. І все. А мені як керівнику немає до кого апелювати, я залишаюся з людьми один на один.

Тому наша компанія ухвалила доволі конкретні, комплексні заходи, щоби безпосередньо захистити своїх людей, щоби наші працівники могли працювати і чесно заробляти гроші навіть у цей надскладний час. Наприклад, на суднобудівному заводі раніше переважно працювали вдень. Для того, щоби зменшити ризик зараження, ми розділили цих працівників на чотири зміни, і тепер вони працюють цілодобово. Відтак у цехах одночасно перебуває менше людей і їм легше дотримуватися рекомендованого інтервалу.

Ми зробили все, щоби обробляти територію, робочі місця, дезінфікувати приміщення згідно з порадами лікарів. Встановили температурний скринінг на вході, провели роз'яснювальну роботу... На будівництві перевантажувального терміналу розділили бригади, що там працювали. Раніше у нас на будівельному майданчику перебувало до 1,5 тис. працівників. Ми провели певну роботу, і люди залишалися там, не їхали додому, щоби не заразитися самим та не наражати на ризик інших людей. Метод довів свою ефективність: уже до 10 червня ми закінчуємо будівництво перевантажувального комплексу в селі Мар'янському, що на Дніпропетровщині.

А ще я мушу пояснювати нашим аграріям: весна завершується, треба обробляти поля. Так, на жаль, ми були змушені відмовитися від певних пільг для наших працівників: від їдалень, кафе, що у наших умовах означають масові скупчення людей. Натомість своїх працівників ми «розпорошили» по полях так, щоби люди могли працювати, звівши до мінімуму ризик зараження.

При цьому частину людей ми відправляли вахтовим методом додому, а інша частина працювала. На той випадок, коли хтось, не дай бог, захворіє, щоби ту бригаду можна було відправити у повному складі на карантин, а замість неї прийшла б інша бригада і виконувала свою роботу... Ми б зробили все, якби людина захворіла або у неї піднялася б температура, ми мали змогу взяти її на контроль, щоби цей працівник перебував на самоізоляції і лікарі могли би стежити за його станом здоров'я...

Також наш обов'язок — за необхідності забезпечити тестування та лікування всіх співробітників. Для цього ми відкрили лабораторію на своєму обладнанні і зробили все, аби в лікарні можна було отримати кваліфіковану медичну допомогу. Іншими словами, ми були готові. Але, на щастя, за період пандемії ніхто з наших співробітників та їхніх близьких людей не захворів.

Що ж стосується економічних втрат, то вони є, але вони не фатальні і були пов'язані насамперед із затримкою тих чи інших деталей, вузлів, механізмів обладнання, яке ми закуповуємо, переважно з Німеччини, Італії, Іспанії, Китаю.

— Україна у нинішньому році очікує зменшення валового збору зернових, головних чином через несприятливі погодні умови навесні. Тож про минулорічні зернові рекорди аналітики радять забути. А чи підраховували у «Нібулоні», яким буде ваш врожай і наскільки він відрізнятиметься від прогнозу?

— Наші поля також розташовані в Україні, — ми маємо над собою те ж небо і той же клімат. Так, наші поля постраждали, особливо на півдні Миколаївської області. Північна частина посівів перебуває у кращому становищі, але все одно матимемо недобір по ранній зерновій групі. Також маємо недобір через пересів: були змушені пересіяти частину полів, замінити їх технічними культурами — кукурудзою та іншими. І таким чином ми виправлятимемо становище.



Олексій Вадатурський розповідає про плани «Нібулона».

Екологічна та економічна міна уповільненої дії

— *Сьогодні розгораються пристрасні навколо скандального законопроекту №1182 «Про внутрішній водний транспорт в Україні», який ви різко розкритикували і який, попри це, набрав уже 243 голоси «за» у першому читанні у Верховній Раді. Активними лобістами нововведення виступають деякі народні депутати від провладної більшості (зокрема депутати від «Слуги народу» Микола Тищенко та Ігор Негулевський. — Ред.). У свою чергу, ви написали, що вам соромно жити в одній країні з такими народними депутатами, і стверджуєте, що влада може поставити під загрозу всю річкову логістику в Україні та безпеку держави в цілому.*

— Хотів би одразу уточнити: я вступив у суперечку не з певними депутатами, а з цілою системою, — існуючих на сьогодні державних інститутів та їх бачення розвитку транспортної інфраструктури, у тому числі те, яке відстоюють депутати Верховної Ради.

І найголовніше: я відстоюю не інтереси компанії «Нібулон», а України як незалежної держави, яка йде шляхом власного економічного розвитку. Я захищаю інтереси держави. І те, що я сьогодні роблю, треба не мені, а президенту України, прем'єр-міністру, керівництву Верховної Ради і народу України, а зовсім не одній окремо взятій компанії. Навіть при тому, що я — успішна людина, яка працює в успішній компанії та займається розвитком економіки держави.

Змінюватимуться президенти, змінюватиметься влада, але компанія «Нібулон» існуватиме завжди, і вона далі активно розвиватиметься. А от чи буде за таких обставин розвиватися країна — це вже велике питання. І відповідь на це питання залежить й від того, чи у сесійній залі Верховної Ради буде ухвалено законопроект №1182-1-д. Адже якщо влада ухвалює закон, то він має поліпшити економічну ситуацію у країні. Якщо він, навпаки, погіршує цю ситуацію, відкидає державу назад, то такі закони державі не потрібні.

— Які ж головні вади цього документа?

— Найважливіший момент, який ми відстоюємо, — це економічні та екологічні інтереси України. Ухвалення закону про внутрішній водний транспорт у тій редакції, в якій він викладений, — це однозначно на шкоду державі Україна. І поставить хрест на розвитку інших секторів економіки.

По пунктах, із якими я категорично не погоджуюся: судна з іноземним прапором не мають скидати нечистоти — простіше кажучи, фекальні води, по шляху свого курсування. От скажіть: якщо дійде таке судно вгору по Дніпру, до самого Києва, можна сказати, аж до Хрещатика, і «виплює» 20 тонн нечистот, то кияни будуть від цього щасливі? Думаю, що ні.

А тому принципове перше зауваження: я категорично проти скидання нечистот по ходу руху суден, що дозволяє вже проголосований варіант законопроекту, а тільки в річкових портах та терміналах, які здатні приймати фекалії та очищати такі відходи.

Проблема номер два: законопроект відкриває можливість проводити у будь-якому місті виконання днопоглиблювальних робіт без будь-яких дозволів та погоджень, досліджень. Я категорично проти цього! Вам у столиці України було приємно, коли горіли ліси у Чорнобильській зоні? Вам мало того, що ваші домівки будують із використанням піску, який ніхто не перевіряє на наявність шкідливих домішок? Його використовують без будь-яких досліджень! То вам іще треба, аби цей пісок ще й брали без будь-яких дозволів і аби держава ще й платила за це компаніям, які добувають пісок із Дніпра?! Тож скажіть: у чому тут є зацікавленість «Нібулона»? Адже

видобування піску — це не бізнес нашої компанії. Наведення ладу у цій сфері потрібно насамперед пересічним українцям, Києву та іншим містам, які розміщені на берегах Дніпра.

Третя загроза законопроекту — він дозволяє всім суднам під будь-яким прапором заходити в українські територіальні води для каботажних перевезень. Яка ще країна світу пускає у свої територіальні, у тому числі внутрішні води — річки — судна інших держав? Жодна! Спробуйте на наших суднах піти вгору по Дунаю чи по інших річках у європейських країнах. Зась! Європа не пустить. А чому ми маємо пускати до нас, скажімо, судна країни-агресора? Чи навіть інших країн, із якими у нас навіть немає договірних відносин.

Я за національну ідею, за те, щоб наші судна ходили у внутрішніх територіальних водах, за розвиток нашої економіки, суднобудування, щоб українці могли будувати судна для українських річок. Автори законопроекту виступають за те, аби на українських річках працювали «єврокалоші»: старі судна, які були свого часу виведені з України і виведені за кордон, а потім їх, гнилих та іржавих, хочуть знову пустити на українські водні артерії. Автори законопроекту — за такий розвиток подій. А я проти!

Ще одна проблема, яку створює законопроект №1182-1-д в Україні, він передбачає приховану контрабанду пального у внутрішніх територіальних водах. Ми застерігаємо про таку небезпеку, говоримо про це на всіх телеканалах! «Нібулон» — за те, щоби пальне офіційно завозили в Україну. Новий законопроект, навпаки, передбачає, що судна, які заходитимуть у внутрішні територіальні води України, в т. ч. для каботажних перевезень, зможуть бути заправлені паливом, на 320 доларів дешевшим, ніж ми купуємо законно. При цьому вони не сплачуватимуть ні акцизного податку — 140 євро на одній тонні, ні ПДВ. Ви за контрабанду і такий розвиток подій? Я — категорично проти! Як людина і патріот України.

Я борюся проти цих потенційних зловживань, а ті два депутати, які некомпетентні у транспортній галузі та суднобудуванні і які не читали тексту законопроекту, любіють його. Я не з ними сперечаюся. Я декларую свою позицію проти, я борюся і буду боротися!

Якщо ж Україна хоче бути морською країною, а не країною біля моря, ми не можемо дозволити собі ухвалювати такі закони, як уже проголосований у першому читанні №1182-1-д, — українцям він не потрібен. Сьогодні українські заводи повинні мати роботу, повинна розвиватися українська металургія, українські моряки повинні працювати на внутрішніх водах біля своїх домівок. А певні депутати цього не хочуть...

«Існуючий закон дозволив залучати кошти Євросоюзу. Для чого тоді створювати новий?!»

— Сьогодні «Нібулон» є чи не єдиною вітчизняною компанією, яка має новий флот: 77 одиниць, причому це не відновлені плавзасоби, а нові. Тільки упродовж минулого і позаминулого року на воду збудовано 8 суден...

— Ми не єдині в Україні, хто займається суднобудуванням, і не єдині, хто є власником флоту. Таких компаній налічується понад 60. І суднобудівних компаній в Україні — 31. На превеликий жаль, всі вони простоюють і не працюють так, як цього було би треба.

Чому? Причина — не створено умов, щоб ці заводи працювали і на них виробляли нові судна. Адже у нас ухвалюють рішення, щоб на внутрішніх водних шляхах працювали іноземці. Крапка. Якщо політика керівництва країни є настільки недоулогою, то і заводи сьогодні стоять. А я борюся за те, щоб ці підприємства працювали, щоб українські моряки були працевлаштовані на українських суднах. І якщо ухвалить законопроект №1182-1-д, то я скажу, що це останній цвях, який заб'ють у домовину українського судноплавства та розвитку вітчизняних водних шляхів.

— *Автори законопроекту стверджують, що №1182 потрібен Україні для отримання чогового траншу допомоги від ЄС. Що би ви могли порадити фахівцям, які його розробляли?*

— Фахівцям? Подивіться на склад транспортного комітету Верховної Ради. Вони влаштували «круглі столи» і заявляли, що провели такі заходи. А які вони пропозиції врахували? Вони не врахували жодної пропозиції ринку, тільки пропозиції «грантоїдів», яких фінансували міжнародні фінансові інститути, комітети розвитку тієї чи іншої галузі. Для розробки документа винаймали людей, які відповідали за розвиток окремих галузей. Відтак ці люди відпрацьовували гранти євродонорів, але не інтереси України.

Я стверджую: наша компанія збудувала 14 підприємств на українських річках згідно із законом, який діє сьогодні. Існує в Україні закон, який дозволяє будувати? Існує! І підтвердження цьому — ми сьогодні збудували свій флот. І отримали для будівництва цього флоту гроші Євросоюзу. Ми маємо сьогодні законодавче поле, яке дозволяє залучати інвестиції? Маємо! Але державі чомусь цього не досить, владі чомусь треба створити інший економічний стан в Україні, який узагалі унеможливить розвиток економіки цілої держави. А тому наслідок виходить цілком протилежним до декларованих цілей.

Насправді ж ми бачимо лобювання тінювих схем. Є люди, які стоять за цими схемами, ось вони і проштовхують подібні законопроекти: задля введення у наші територіальні води старого флоту, який вони свого часу вивели при розпаді Радянського Союзу... Тому, як кажуть, сьогодні маємо те, що маємо. Ми не вкрали флот при розпаді СРСР, ми збудували свій внутрішній флот! Причому зробили це на своєму заводі. А тому ми лобіюємо український вектор розвитку держави.

Із Дніпра — у Ніл

— *При цьому «Нібулон» планує масштабний логістичний проект у Єгипті, на легендарній ріці Ніл...*

— Якби в Україні були сприятливі економічні інвестиційні умови, то ми би вже приступили до інвестицій у Єгипті. Але через те, що Україна тривалий час перебувала у передвибірчому стані, ми не змогли закінчити реалізацію інвестиційних проектів в Україні, тому були змушені призупинити єгипетський проект. Але при цьому він залишається актуальним для нас.

— *У чому полягає бізнес-ідея інвестицій у Єгипет?*

— Наша ідея — з'єднати українського товаровиробника сільськогосподарської продукції з кінцевим споживачем у країні призначення. Таким чином ми відродили судноплавство по Дніпру і продовжуємо це робити. Тепер ми поставили собі додаткову мету: відновити судноплавство у Єгипті. Відтак українське збіжжя транспортуватиметься адресно і кожен фермер знатиме кінцевого споживача у Єгипті. Це буде економічна складова як для нашого українського фермера, так і для їхнього споживача. Таким чином ми хочемо утвердити нашу країну в Єгипті як основного постачальника збіжжя до цієї держави.

— *На Нілі ви працюватимете за такою ж схемою, як і на Дніпрі? Кому належатимуть інфраструктурні об'єкти: Україні, Єгипту, може, це будуть спільні підприємства? Який очікується обсяг інвестицій?*

— Так, працюватимемо там за такою ж схемою, за якою ми сьогодні працюємо на Дніпрі. Морська частина логістичного маршруту — загальнодоступна: Чорне, Середземне моря — це нейтральні води. Будуватимемо свої морські судна або використовуватимемо наймані, флот сьогодні, як відомо, можна зафрахтувати і перевезти товар у будь-яку країну світу.

Інфраструктура на берегах Нілу перебуватиме у власності української сторони. Обсяг інвестицій — порівняний із українським проектом. У нашій державі, як відомо, ми інвестували понад 2,1 млрд доларів. Приблизно такі ж інвестиції будуть і в Єгипті, але витратимо їх ми упродовж десятків років. Зрештою, і в Україні ми також інвестували ці кошти не за один рік. Ми все життя

вкладали в економіку України, тепер ми будемо інвестувати в економіку Єгипту, — а що ще робити, якщо нас не чують, не знають і не хочуть розуміти?

Коли влада не чує

— Уже через рік Україна житиме без мораторію на продаж землі сільськогосподарського призначення. Ухвалення закону про вільний продаж землі спричинило у суспільстві не менші суперечки, ніж документ про водний транспорт. Наскільки, на вашу думку, є досконалим остаточний варіант закону — з точки зору інтересів держави та аграріїв?

— (довга пауза). В даному випадку, коли я буду висловлювати свою точку зору, можуть сказати, що Вадатурський лобіює якісь міфічні інтереси нашої компанії... В Україні, на жаль, багато законів ухвалюють у турборежимі — на догоду міжнародним фінансовим інституціям. Це відбувається тоді, коли немає свого власного бачення проблеми і шляхів її вирішення, немає внутрішніх економічних обґрунтувань щодо ухвалення того чи іншого напрямку розвитку держави, коли умови диктують зі сторони.

Тому цей закон ухвалено, і ми при ньому житимемо. Наскільки ефективно розвиватиметься надалі економіка України, аграрний сектор — поживемо — побачимо. Я вважаю, що цей закон ухвалено заради закону, а не заради розвитку України.

Ми вже стикаємося з проблемами недосконалого земельного кадастру, коли на одну земельну ділянку претендують два-три і навіть більше власників. Сьогодні практично не проведена інвентаризація земельного банку, не захищений ні власник землі, ні орендар, який працює на цій землі. Сьогодні не ухвалено жодного нормативного акта, аби захистити ту чи іншу юридичну, фізичну особу, що займається обробіткою землі... Побачимо, скільки буде на селах рейдерських захоплень, скільки з'явиться у державі розвалених аграрних підприємств... Станом на сьогоднішній день я не маю достатньо оптимізму, що сільськогосподарський сектор України гармонійно та ефективно розвиватиметься з цим законом.

— До липня наступного року до закону можна внести необхідні корективи.

— Я вам поставлю зустрічне запитання: кому сьогодні цікава думка авторитетних людей в Україні? Владі вона цікава? Ні! Може, влада звертала увагу на думку тих людей, які перегороджували дороги чи висловлювали свою незгоду під час обговорення земельного законопроекту? Може, влада врахувала цю думку? На жаль, ні, не врахувала.

Узяти хоча б на прикладі розвитку суднобудування в Україні, — хто зі мною поспілкувався з числа чиновників Мінінфраструктури перед голосуванням за відповідний законопроект? Представники нинішньої влади — вони спеціалісти у цій сфері?! Ні! Вони розуміють цю тематику? Знову ні!!! Але думка моя та інших фахівців нікого не цікавить. У них є свої схеми, свої плани...

Так, вони можуть сьогодні влаштувати різноманітні наради, «круглі столи» — а зараз усі такі заходи відбуваються в режимі онлайн, в режимі відеоконференцій. Як наслідок, буде багато галасу, але жодної практичної користі. Вся країна сьогодні працюватиме по відеозв'язку — для галочки, а користі від цього для економіки буде зовсім небагато.

— Можливо, влада таки дослухається до великого вітчизняного аграрного бізнесу...

— Якщо дослухається, то це стане корисним для Української держави. Не дослухається — буде гірше всім...