

# Вопросы без ответов: как обсуждали транспортную стратегию Украины



**Общие фразы вместо конкретных цифр – короткое резюме общественного обсуждения наработок по подготовке Национальной транспортной стратегии.**

«Блин – комом», – высокопоставленный чиновник Мининфраструктуры не скрывал своего скептического отношения к содержанию концепции Национальной транспортной стратегии. В то же время, у Ашрафа Хамеда, руководителя проекта по подготовке транспортной стратегии, было кардинально противоположное мнение. «Смотрите, какие столы и как много еды», – говорил он на правах хозяина, демонстрируя накрытые столы в буфетной зоне на третьем этаже Украинского дома, где проходило [публичное обсуждение](#) стратегии.

Впрочем, публика ждала несколько иной пищи. Топ-менеджеры транспортных компаний, представители международных инвесторов и эксперты ожидали услышать предметные ответы на вопросы, которые должны сформировать развитие их бизнеса и отрасли в перспективе ближайших лет. Как транспорт может оживить экономику Украины и усилить ее конкурентные преимущества? Куда инвестировать? Какую модель выбрать для финансирования

инфраструктурных проектов? Где искать транзитные грузопотоки, которые потеряла Украина? – это лишь небольшой список таких вопросов.

Отраслевой общественности представили упакованный в красивые презентации набор из целей, приоритетов и принципов без какой либо конкретики, механизмов реализации и сроков.

Пока эти вопросы так и остались без ответов. Вместо них отраслевой общественности представили упакованный в красивые презентации набор из целей, приоритетов и принципов без какой либо конкретики, механизмов реализации и сроков. Так, в частности, в Национальной транспортной стратегии выделены пять основных приоритетов: эффективность госуправления транспортным сектором, предоставление качественных услуг перевозок, обеспечение стабильного финансирования транспортной отрасли, повышение безопасности и надежности перевозок, улучшение городской мобильности и региональной интеграции Украины.

Основываться они должны на трех вещах: стратегических целях национального развития, ключевых вызовах и диагностике транспортного сектора и стратегических целях европейской интеграции. В рамках плана внедрения Стратегии 2020 планируется сконцентрировать усилия на поиске оптимальных решений проблем транспорта, а не инфраструктуры.

Первый заместитель министра инфраструктуры Евгений Кравцов говорит, что представленное видение – это еще не сама стратегия, а только презентация основных направлений и постулатов. «Мы должны, в первую очередь, сделать фокус на аспектах, которые связаны с влиянием транспорта на развитие экономики, внутренней логистики и транзита. Те постулаты, о которых говорят в Dornier – это, разумеется, тоже важные аспекты и многие из них мы готовы обговаривать. Мы сейчас находимся не на финальной стадии. Идея этого мероприятия была в том, чтобы презентовать те направления развития, которые мы берем и положим в основу стратегии... Может быть они ложны, может быть то, о чем я вам говорю, и о чем говорят

консультанты, это не совсем правильное мнение и нам необходимо будет скорректировать направление», – рассуждает Евгений Кравцов. По итогам презентации в МИУ хотели бы услышать фидбэк от рынка. «У нас еще достаточно много времени впереди, мы планируем предоставить результаты работы над стратегией в первом квартале 2017 г., то есть у нас есть зазор времени, чтобы что-то скорректировать», – резюмирует Евгений Кравцов.

В концепции Стратегии на 39 страницах нет ни одного ответа на вопрос.

Если говорить о немного более конкретных вещах и ключевое слово тут “немного”, то в презентации Стратегии есть раздел, посвященный стратегическому планированию развития транспорта. В частности, указано, что в вопросе инвестиций необходимо отдавать предпочтение привлечению частных операторов к перевозкам, а также найти возможность финансирования со стороны международных органов. Что касается ценообразования, то консультанты подчеркивают, что перекрестное субсидирование между грузовыми и пассажирскими перевозками создает дисбаланс на товарном и транспортном рынках, а структура портовых сборов должна быть пересмотрена с точки зрения фактических расходов. Безопасность на транспорте, борьба с коррупцией, защита окружающей среды европейская интеграция – вот те постулаты, которые также звучат в концепции Стратегии.

Генеральный директор компании «Нибулон» Алексей Вадатурский сказал: «Было бы приятно, чтобы МИУ могло воплощать эту стратегию транспорта – она очень красиво звучит. Но там нет никакой конкретики». И с этим нельзя не согласиться. В концепции Стратегии на 39 страницах нет ни одного ответа на вопрос. Перечень проблем, которые есть в транспортной отрасли и так все знают, а вот решения пока что никто не предоставил. За 3,74 миллиона евро, выделенные Европейским Союзом на подготовку национальной транспортной стратегии Украины, хотелось бы эти решения услышать.

Так что, как пишут в плохих мыльных сериалах ,To be continued...

[Ольга Быстрицкая](#)

Источник: <http://cfts.org.ua>