

Звернення Асоціації портів України «УКРПОРТ» до Прем'єр - Міністра України Гройсмана В. Б.



Шановний Володимире Борисовичу!

Асоціація портів України – «Укрпорт», яка об'єднує 46 суб'єктів господарювання портового сектора економіки України, з чисельністю більш 32 тисяч працівників, звертається до Вас стосовно системного невиконання Закону України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 року.

В першу чергу це пов'язано зі ст. 7, ст. 8 (п.3), ст.12 (п.3), ст. 13 (п.1, п. 2), ст.27 та п.6 Прикінцевих положень цього Закону.

На виконання ст.7 цього Закону розроблена Стратегія розвитку морських портів України до 2038 року, яка схвалена Кабінетом Міністрів України 11 червня 2013 року. Як показав час, що минув, вона не відповідає сучасним вимогам. Неможливо проконтролювати її виконання. Вона практично не виконана по жодному пункту по кожному порту. Таке становлення склалося тому, що центральний орган виконавчої влади, який формує та реалізує державну політику в сфері морського і річкового

транспорту забезпечив підготовку цього документу в такому форматі.

Міністерство інфраструктури України підготувало та оприлюднило 17 жовтня 2016 року оновлену Національну транспортну стратегію. В цьому документі головні питання розвитку транспорту України залишились без відповіді. Запропонована Стратегія є набір цілей, пріоритетів, принципів без якої-мабуть конкретизації механізмів реалізації та термінів виконання. В Концепції відсутні індикатори, за допомогою яких можливо проконтролювати хід її виконання.

За інформацією з публічних джерел на її розробку було виділено Євросоюзом майже 3,74 млн. євро.

Крім того, «Укрзалізниця» планує розробити за допомогою західних інститутів стратегічні напрямки її реформування та План заходів їх реалізації за 1,5 млн. євро.

При наявності в Україні інститутів системи НАН України, в тому числі Інституту проблем ринку та економіко-екологічних проблем, Інституту стратегічних досліджень, морських науково-дослідних інститутів – ДП «ЧорноморНДІПроект» та ДП «УкрНДІМФ», Одеського Національного морського університету та Одеської Національної морської академії, низки залізничних, наукових та учбових закладів, в яких працюють сотні докторів та кандидатів наук, витрати таких значних коштів за допомогою іноземних інституцій вважаємо стратегічною помилкою.

Доказом цього є питання тарифної політики на морському та залізничному транспорті, які досить на протязі 3 років не вирішені, тому, що підготовлені матеріали не відповідають в першу чергу науковим вимогам та практики ціноутворення.

Роботи по відведенню території та акваторії морських портів не завершена в повному обсязі як передбачено ст. 8 п.2 і п.3 цього Закону.

Порядок обсягу та умови участі стивідорних компаній в

локалізації та ліквідації аварій (катастроф) на території і акваторії морських портів не затверджені Кабінетом Міністрів України (ст.12, п.1, п. 3).

Порядок та умови укладення договорів компенсації інвестицій Кабінетом Міністрів України не визначені, що стримує інвестування в розвиток портів (ст. 27).

Прикінцеві Положення цього Закону, в тому числі п. 6, практично не виконані.

Таке становлення до втілення цього Закону призвело, в тому числі, до кризового стану в портах країни, про що Ви були особисто проінформовані листами, підписаними провідними фахівцями морської галузі від 19.08.2016 № 325 та від 19 січня 2017 (лист б/н від 19 січня 2017 року).

Концепція реформування системи управління морським і річковим транспортом, яка затверджена Радою Асоціації портів України 31.03.2016 р. (Протокол № 48) передбачає оптимізацію чисельності апарату ДП «Адміністрація морських портів України» шляхом формування в складі новоствореної Державної служби морського і річкового флоту України відповідного підрозділу чисельністю 15-20 осіб, який повинен координувати діяльність Адміністрації морських портів, яким надано статус юридичних осіб. За результатами оптимізації чисельність центрального апарату ДП «АМПУ» буде скорочена на 165 осіб, що забезпечить економію фонду оплати праці з нарахуванням в розмірі близько 170 млн. грн., без урахування інших витрат на утримання апарату управління.

Служби капітанів портів повинні стати незалежними та контролювати виключно стан безпеки мореплавства в порту, забезпечення якої покладено на відповідну Адміністрацію морського порту.

Відсутність реформ веде тільки до стагнації та погіршенню ситуації в морегосподарському комплексі країни, втрати конкурентоспроможності портів України в порівнянні з портами

сусідніх держав, подальшої втрати вантажопотоків, в тому числі транзитних, подальшому погіршенню не тільки економічної ситуації завдяки багатомільярдним втратам, але і безпеки мореплавства у зв'язку з обмеженістю обсягів фінансування і з браком коштів.

Виходячи з вищевикладеного просимо Вас, шановний Володимире Борисовичу, ретельно розглянути наше звернення до Вас та доручити відповідним міністерствам та відомствам виконати вимоги Закону України «Про морські порти в Україні» в повному обсязі.

З повагою,

Президент Асоціації

портів України «Укрпорт»,

Народний депутат України

1994 - 2014

рр. .

Ю. Б. Крук