

# Звернення Президента Асоціації «Укрпорт» Крука Ю.Б. до заступника Міністра інфраструктури України Лавренюка Ю.Ф. стосовно проекту Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року

**Шановний Юрію Федоровичу!**

На Ваш запит (лист від 30.11.2017 № 12365/27/10-17) стосовно проекту Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року Асоціація «Укрпорт» доповідає наступне.

Проект Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року був розглянутий на розширеному засіданні Ради Асоціації портів України – «Укрпорт» 12.10.2017 року та на засіданні профільного Комітету з стратегії розвитку та реформування морських портів Асоціації «Укрпорт» 23.11.2017 р.

Асоціація «Укрпорт» підтримує ініціативу Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (ДП «АМПУ») щодо розробки Стратегії розвитку морських портів України до 2043 року тому, що об'єктивні обставини, а саме – анексія Росією Криму, бойові дії на сході країни, будівництво мостового переходу через Керченську протоку, корінні зміни в політичній та економічній орієнтації України, інші причини, безумовно потребують не коригування діючої Стратегії, затвердженої розпорядженням КМУ від 11 липня 2013 р., № 548-

р., а розробку фактично нової Стратегії розвитку морських портів України.

Невідомо, чому автори стратегії вирішили, що метою повинен бути процес!?, а саме, так вони пишуть: «Метою Стратегії є визначення концептуальних засад формування державної політики планування та розвитку портової галузі, спрямованих на забезпечення потреб зовнішньої торгівлі країни у якісних морських перевезеннях, підвищення ефективності використання наявних потужностей в морських портах та збалансований розвиток нових із достатньою пропускнуою спроможністю наземної інфраструктури, покращення сервісу в морських портах та забезпечення оптимальної логістики вантажів.», тобто до кінця 2038 року ми тільки визначимося з «формуванням концептуальних засад державної політики»!?. Це якось не то що не вражає, а взагалі наводить на великий сумнів.

Далі, у так званій Стратегії, для реалізації наведеної вище головної мети передбачено 3 пріоритетних напрямки.

Розглянемо перший, як найважливіший напрямок реалізації стратегії. Його назва «Пріоритетний напрям 1. Збалансований розвиток та ефективне використання портових потужностей на інноваційній основі.»

Починається з загальних оцінок світового економічного форуму и переходить до розгляду начебто проблем, однак викладений під виглядом проблем матеріал являє собою не проблеми а їх наслідки і саме ці наслідки намагається вирішити ця стратегія ... звісно – безрезультатно.

Так, перші 3 пункти завдань щодо розв'язання зазначених проблем, ще міркування взагалі ні про що, наприклад, «- розробка генерального плану розвитку морських портів із урахуванням перспективного розвитку акваторій, програм розвитку автомобільних доріг та залізниці з використанням мультимодальних перевезень та кластеризації», бо відоткуди взялися «програми розвитку автодоріг та залізниці з

використанням мультимодельних перевезень та кластеризації»?! де ці програми? Що це взагалі означає і як план розвитку акваторій поєднати з планом розвитку автодоріг, чи залізничних колій? Це набір красивих слів, за якими нічого не стоїть.

Далі...4-те завдання так званої стратегії: «будівництво на підходах та в морських портах ділянок автомобільних шляхів підвищеної міцності». Ну от побудували у портах і на підходах... навантажили..., виїхали з порту, доїхали до кінця підходу... і що? ... звісно стали, бо неможна їхати далі... То що це за завдання?

Між тим, 8-ме завдання гласить: «законодавче забезпечення механізмів залучення приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури та відповідних під'їзних шляхів на умовах державно-приватного партнерства». Що тут мається на увазі?: про вище зазначені підходи підвищеної міцності, чи що?

Далі, починаючи з 5-го викладено 3 фактично тотожних завдання, це 5-те, 6-те та 14-те:

5. модернізація та будівництво портових потужностей (особливо стратегічного значення) для ефективного здійснення робіт із обслуговування вантажів та суден в морських портах;
6. перепрофілювання існуючих портових потужностей, що не задіяні у виробничому процесі, на ефективні комплекси з переробки вантажів (із залученням приватних інвестицій на умовах державно-приватного партнерства) з фокусом на створення доданої вартості на території морських портів;
7. оновлення основних фондів державних стивідорних компаній за рахунок інвестиційних коштів, залучених від приватизації або концесії таких підприємств із застосуванням інноваційних підходів та рішень.

Які ж очікувані результати передбачаються стратегією з реалізації зазначених вище завдань ? Ось вони за порядковими

номерами у зазначеному проекті стратегії:

2. модернізація та створення додаткових перевантажувальних терміналів в морських портах на середньо та довгострокову перспективу із відповідним узгодженням з планами та подальшим забезпеченням розвитку під'їзної транспортної інфраструктури;
3. створення та модернізація щонайменше 15 додаткових глибоководних причалів (з осадкою від 15 метрів) для приймання суден типу "Panamax", "Capesize" тощо;
4. введення в експлуатацію нових та модернізованих перевантажувальних комплексів загальним обсягом не менше 100 млн. т. на рік, що забезпечить загальну пропускну спроможність морських портів в обсязі близько 300 млн. тон;

А як співвідносяться цифри пунктів 6 та 7, які невідомо від куди взялися, і завдання про це де воно? Чому саме 15 причалів?, для яких вантажів? і в якому обсязі і як це кореспондує з обсягом 100 млн. на рік, знову ж яких вантажів?

І так саме у подальшому... Да й про що взагалі можна казати, коли розробники так званої стратегії у другому розділі (Пріоритетний напрям 2. Забезпечення конкурентноздатної логістики та покращення сервісу в морських портах) сподіваються що «- впровадження сучасних інформаційних систем, які дозволяють замовникам портових послуг провести оформлення та здійснювати моніторинг вантажів, транспортних засобів з будь-якої точки світу» забезпечить очікуємий результат «повернення частини вантажів до морських портів України, що внаслідок геополітичного конфлікту переорієнтувалися на порти Балтики, Польщі та Німеччини обсягом не менше 15 млн т». Та й не внаслідок саме конфлікту вони переорієнтувалися і 15 млн. т це що? Це мабуть, перш за все, вантажі у контейнерах, що йдуть з перш за все з Китаю до України не через Українські контейнерні термінали, а через порти Європи внаслідок корупції у митних органах України. І ціна питання проста: треба визнавати уповноваженого економічного оператора (далі-УЕО)

експедиторські компанії відправників і надавати їм згідно рекомендацій Всесвітньої митної організації таких саме преференцій як і національним УЕО. Тоді ця проблема вирішиться сама собою. В нас же далі словоблуддя нічого не йде.

Навіть у 3-й частині (Пріоритетний напрям 3. Оптимізація системи управління галузі морських портів) таке важливе питання, як **створення Центрального органу виконавчої влади по управлінню морським та річковим транспортом (Морська Адміністрація України)** не розглянуто взагалі, а у очікуваних результатах про АМПУ йдеться як про єдиний орган управління у морській галузі, який, між тим, слід позбавити (5-й та 9-й пункти очікуваних результатів 3-го напрямку) невластивих їй функцій Морської Адміністрації. При цьому у останньому пункті очікуваних результатів 3-го напрямку записано: впровадження спільних з ЄС процедур **забезпечення** безпеки судноплавства, моніторингу руху морських суден, надання допомоги на морі, морського зв'язку, реагування у випадках забруднення з суден та створення національного сегменту системи обміну інформацією SafeSeaNet щодо руху суден та аварійних подій. При цьому слід мати на увазі що слово «**забезпечення**» тут повинно складатися з 2-х складових: з одного боку функціонування, з другого – контроль за цим і контроль це виключно прерогатива Морської Адміністрації. То про що йдеться мова у так званій стратегії?...

Вважаємо за доцільне рекомендувати у процесі подальшої роботи над проектом Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року забезпечити опрацювання прогнозів перспективних вантажопотоків для портів України, впровадження принципів та положень Законодавства Європейського союзу у портовій сфері, інші пропозиції та рекомендації, що були надані у ході розгляду цього питання на засіданні Ради «Укрпорту».

Запропоновано провести реальну децентралізацію діяльності ДП «АМПУ», про необхідність якої Асоціація «Укрпорт» неодноразово зверталась до Мінінфраструктури та Уряду України, завершити розподіл господарчих та адміністративних функцій,

позбавлення невластивих для ДП «АМПУ» функцій, створити необхідні умови для залучення інвестицій тощо.

У Стратегії необхідно дати відповідь на важливі питання щодо забезпечення електровозною тяги ділянок залізниці в напрямку портів – Бердянськ, Херсон, Миколаїв, СК «Ольвія», ремонту залізниці в напрямку порту Ізмаїл, будівництва залізничного підходу до порту Рені, придбання 2-х криголамів, так як єдиному криголаму «Капітан Білоусов» у цьому році виповнилося 63 роки, будівництво автономного автомобільного підходу до порту Чорноморськ, зниження податкового тягара для морських портів і в перспективі звільнення портових зборів від оподаткування згідно з Європейським законодавством, застосування нульової ставки податків та зборів на техніку та обладнання для морських портів, які не виробляються в Україні, звільнення від оподаткування частини прибутку, спрямованої на вирішення питання безпеки мореплавства, екології, створення нових робочих місць.

Стан забезпечення гарантованих у проекті Стратегії глибин на підхідних каналах, операційних акваторіях та біля причалів у портах, поступове зростання гарантованих глибин з метою створення умов для обробки великовантажних суден, створення у складі ДП «АМПУ» спеціалізованого філіалу днопоглиблювального флоту, будівництво спеціалізованих перевантажувальних комплексів, необхідних інвестицій повинно стати головним у пропонованій Стратегії.

У проекті Стратегії необхідно розробити розділ щодо показників соціально-економічного становища працівників галузі – кількість створених робочих місць, вдосконалення умов праці, підвищення рівня її безпеки, вдосконалення технології і автоматизація виробництва.

У проекті Стратегії не визначені відповідальні за її виконання, періоди її реалізації за часом, відсутні кількісні та якісні показники по кожному з розділів, етапність їх виконання, відсутні відповідні індикатори, за допомогою яких

можна контролювати хід їх виконання. Без контролю виконання ця Стратегія перетворюється в набір гасел.

Прогнози вантажопотоку повинні бути деталізовані по номенклатурі вантажів з орієнтацією на конкретні порти, будівництво спеціалізованих комплексів з переробки, необхідних інвестицій та власні кошти по реалізації проектів з конкретизацією термінів їх виконання.

Таким чином, висновок може бути тільки такий, що зазначений документ, крім назви, не має нічого спільного зі стратегією розвитку морських портів він потребує докорінної переробки і не може бути рекомендований до затвердження в якості такої.

Вважаємо за доцільне прискорити роботу з розробки Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року, як одного з основних документів транспортної політики країни.

**З повагою,**

**Президент Асоціації портів України «УКРПОРТ»,**

**Народний депутат України 1994-2014 рр..**

**Ю.Б.Крук**