

Прирастать морем: Что даст "сингапурский" законопроект украинским портам - Борис КОЗЫРЬ, народный депутат Украины, зампреда комитета ВР Украины по вопросам транспорта

В последнее время топ-темами транспортной отрасли Украины стало возрождение речного судоходства и дноуглубление в портах. Но не менее значимым является вопрос расширения портов.

Экономика Украины постепенно выходит из крутого пике, а значит, будут расти и объемы международной торговли, а значит, отечественным портам потребуются новые мощности для перевалки грузов и площади, где могут быть возведены новые портовые терминалы. Уже сейчас есть такая необходимость, но развитие морских и речных гаваней сдерживается несовершенным законодательством.

Так исторически сложилось в Украине, что вокруг большинства украинских портов образовались города. Сегодня порты Украины, за малым исключением, зажаты городом. И потому их развитие в сторону суши не представляется возможным. Единственное направление, куда можно развиваться, – в сторону воды.

Но здесь мы сталкиваемся с коллизиями отечественного законодательства. Так, сегодня построить что-либо на землях водного фонда нереально по двум причинам. Первая причина –

если идти по букве закона, в частности, закона «О регулировании градостроительной деятельности», то земля водного фонда под акваторией (согласно процедуре) должна быть выделена в натуре. Но эта норма невыполнима – вынести в натуре эту землю физически мы не можем. Второе – в Украине нет органа, в компетенции которого находилось бы распоряжение этой землей. Данная проблема развития касается и частных операторов, и государственных компаний.

Поэтому, чтобы построить что-либо на землях водного фонда, необходимо изменить процедуру. Для этого и был разработан законопроект №5431 «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно урегулирования градостроительной деятельности в пределах акватории морских портов, в зоне действия навигационного оборудования и морских путей», который решит проблему строительства на землях водного фонда.

Мы предлагаем, чтобы на земли водного фонда, которые будут фактически отведены, не требовалось выдавать документ права пользования на землю. То есть мы упрощаем процедуру.

Этим законопроектом, под которым подписалось более двух десятков народных депутатов, мы предлагаем, чтобы на земли водного фонда, которые будут фактически отведены, не требовалось выдавать документ права пользования на землю. То есть мы упрощаем процедуру. А если мы упростим процедуру, мы сможем осуществлять строительство на землях водного фонда.

Если это происходит в акватории морского порта, то согласие будут давать начальник порта и капитан порта. Если строительство будет вестись в зоне ответственности капитана порта, то разрешение будет давать только капитан. Если строительство будет вестись за пределами выше указанных зон действия, то разрешение будет давать центральный орган исполнительной власти, который отвечает за безопасность мореплавания. На сегодняшний день таким органом является Государственная служба по безопасности на транспорте. Думаю,

когда у нас будет Морская администрация (она будет называться Государственная служба морского и речного транспорта), то функцию надзора за безопасностью мореплавания, а значит и выдавать соответствующее разрешение, будет именно этот орган.

Если посмотреть на спутниковую карту Сингапура, то можно увидеть, что практически вся береговая линия застроена терминалами, которые вынесены в сторону моря. Мы хотим пойти по тому же принципу.

По площади Сингапур сопоставим с Киевом, соответственно, и места для производственных мощностей и логистических комплексов у них просто не было. Поэтому там пошли путем развития в сторону моря, путем наращивания существующей материковой части. Именно это позволило возвести там многочисленные порты, которые генерируют значительную часть ВВП государства.

Примерно того же хотим добиться и мы, чтобы порты, которые зажаты в городах, могли «уходить» в реку или в море – развиваться самим и давать толчок развитию экономики Украины.

Порты, которые зажаты в городах, должны «уходить» в реку или в море – развиваться самим и давать толчок развитию экономики страны.

Мы сможем, намывая землю, строить и причалы, и терминалы. Именно поэтому законопроект уже успел получить условное название – «сингапурский».

Отмечу, что Министерство инфраструктуры поддерживает данный законопроект. Это тот законопроект, целью которого является развитие, и министерство, конечно же, – «за».

Главным комитетом по рассмотрению данного законопроекта является комитет по градостроению, и его члены том числе являются авторами этого законопроекта. Поэтому я вижу, что у законопроекта есть перспектива и большие шансы быть поддержанным Верховной Радой.

Источник: <http://cfts.org.ua>

Редакция сайта не влияет и не несет ответственности за содержание блогов. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов блогов.