

# Продолжить реформы морской отрасли

12 октября 2017 года в Одессе прошло очередное заседание Совета Ассоциации «Укрпорт». В последнее время такие заседания проводятся в расширенном формате с привлечением представителей властных структур, поскольку ассоциация вынуждена рассматривать на них очень важные вопросы отраслевого уровня.

Если бы в последние годы решения власти, касающиеся отрасли морского и речного транспорта, были бы профессионально обоснованными, последовательными и самое главное – эффективными, то, наверное, особой необходимости в активности Ассоциации «Укрпорт» в этой сфере и не было бы. Но, к сожалению, это далеко не так.

Вся история создания и деятельности Ассоциации «Укрпорт» – это история реакции портового сообщества на действия власти в разные периоды, это реакция на события, требующие вмешательства профессиональной общественности.

В отрасли помнят кадровую вакханалию последних 15-ти лет, многолетнюю волокиту с принятием Закона «О морских портах», неоднократную трансформацию отраслевого органа управления (от Госдепартамента к Госадминистрации, затем Госслужбе и, наконец, к полной ликвидации этого органа управления), введение, а потом ликвидацию должности профильного отраслевого заместителя министра и так далее.

Говоря о ближайшем периоде, необходимо напомнить, что в марте 2016 года Ассоциация вынуждена была предложить концепцию реформирования системы управления в отрасли, потому что такого современного концептуального документа от руководства отрасли не было представлено. Сегодня существует дорабатываемый

Мининфраструктуры проект транспортной стратегии Украины до 2030 года, и в тоже время АМПУ работает над обновленной стратегией развития портов до 2038 года. Разве это правильно? Как может «секторальный» документ охватывать более длительный период времени, чем общеотраслевой?

И если уже говорить о «Стратегиях...», где в них основа основ – перспективная грузовая база для транспортной системы Украины? В проектах документов нет проработки этого основополагающего вопроса.

Еще об одном важнейшем вопросе невозможно не сказать. Неоднократно признавая на уровне Кабмина необходимость и безотлагательность создания центрального органа – Морской администрации Украины, на протяжении двух лет этот вопрос без конца откладывали на потом. И это накануне грядущего в 2018 году аудита Украины со стороны Международной морской организации (ИМО). Такое затягивание – это собственноручное создание для нашей страны проблем с ИМО, являющейся международным законодателем в сфере морского транспорта. Одно из самых первых возможных последствий попадания Украины в «черный список» ИМО – это появление серьезных проблем с трудоустройством для сотни тысяч украинских моряков.

Ассоциация неоднократно обращалась во все властные институты с предложением о создании морской администрации. Премьер-министр Владимир Гройсман отреагировал на наши предложения. После непосредственной встречи на II-м Бизнес-Форуме УСПП он подтвердил, что морская администрация будет. Это обещание он выполнил – Кабмин принял решение о создании отраслевого органа управления, и сейчас этот вопрос дорабатывается.

Пока идут дебаты по поводу того, какие функции должны быть у этого органа. В отличие от мнения некоторых «специалистов морской отрасли» о том, что Морская администрация Украины должна главным образом функционировать в сфере безопасности мореплавания, мы полагаем, что она должна стать полноценным органом управления, в функции и полномочия которого следует

включить всё необходимое для формирования и для реализации политики Украины в вопросах развития морского и речного транспорта.

Это прежде всего:

- комплексное эффективное управление активами государственной формы собственности предприятий морского и речного транспорта Украины;

- разработка стратегии, программ, планов развития отрасли, логистики грузопотоков на кратко-, средне- и долгосрочные периоды;

- подготовка предложений для КМУ об изменениях в законодательстве, в налоговой политике, касающихся мер экономического стимулирования развития отрасли, инвестиций и т.п.;

- работа с министерствами и ведомствами по упрощению условий работы госсектора и частного бизнеса в отрасли (контракты, тендеры, финпланы, процедуры согласований и разрешений и т.п.);

- представление интересов государства во взаимоотношениях с крупными международными инвесторами и создание условий для их заинтересованности в работе на рынке портовых услуг в Украине;

- обеспечение единой позиции государства Украина в международных организациях по вопросам морского и речного транспорта и многое другое, что в наших реальных условиях необходимо для успешной работы и развития отрасли.

Сегодня темпы происходящих событий в жизни Украины и отрасли значительно более высокие, чем несколько лет назад. Реально заметны перемены, реформы в жизни общества. Но темпы – это не главное. Важно в нашей отрасли делать все по уму с выгодой для страны и ее портового хозяйства.

У нас анонсировали снижение портовых сборов до конца года на

20%. Но кто-то реально обоснованность снижения именно на 20%? Это ведь не ценники на рынке поменять. Сегодня снизим, завтра – повысим. Так в морской отрасли не должно быть. Здесь все по-хорошему консервативно.

В принципе мы приветствуем обоснованное снижение портовых сборов, но это не цель, а один из инструментов достижения цели – снижения общей стоимости судозаходов в порты Украины. Сборы – это только одна из многих составляющих в этой проблеме. Кроме того, как считают специалисты ассоциации, если уж решать вопросы изменения уровня сборов, то это нужно делать в увязке с новой методикой их расчетов, проект которой анонсирован.

С другой стороны, разве может не тревожить портовую общественность практика вымывания огромных средств из отрасли путем отчисления в бюджет в качестве дивидендов 75% чистой прибыли крупных госпредприятий, в том числе АМПУ (правда, планируется снизить со следующего года долю до 50%).

В 2016 году доход АМПУ составил порядка 8,5 млрд. грн., а в бюджет ушло в виде налогов и дивидендов 4,6 млрд грн. Но ведь почти 60% всех доходов администрации составляют портовые сборы, которые должны тратиться строго по целевому назначению – на проведение дноуглубительных работ, на реконструкцию, ремонт и строительство новых причалов и так далее. А этого не происходит. Хотя Администрация морских портов бьет тревогу, что за последние четыре года налицо драматическое недофинансирование тех же дноуглубительных работ в портах. Выполнение запланированных объемов работ находится на уровне менее 40%.

Я думаю, эти вопросы должны быть четко прописаны в обновленной стратегии так же, как и намерение отрасли следовать принципам, внедряемым Евросоюзом в портовой деятельности. Речь здесь об освобождении портовых сборов от налогообложения.

Огромной проблемой для отрасли остается торможение портовой реформы. Вроде бы, официально объявлен курс на приватизацию в

какой-то форме (концессия и т.п.) государственных предприятий – морских торговых портов, на развитие государственно-частного партнерства, но при этом не созданы для этого реальные законодательные, нормативно-правовые условия. Из-за этого в значительной степени так затруднено привлечение в отрасль столь желаемых инвестиций.

Все перечисленное мной – только малая часть важнейших для отрасли тем, по которым ассоциация не может не высказать открыто свое мнение. Мы готовы к любым формам сотрудничества с нашими властными структурами и благодарны тем их представителям, которые с пониманием относятся к необходимости наращивать совместные усилия ради блага, успешного развития портового хозяйства страны.

*Юрий Крук, президент Ассоциации портов Украины «Укрпорт»*

Журнал «Порты Украины», №8 (171) ноябрь 2017