

Стратегия развития портов требует актуализации

Модернизация портовой отрасли должна планироваться на основании изменений в национальной экономике

Многим уже порядком надоела тема необходимости разработки стратегий как для государственных органов, так и для частных компаний. Мол, много разработок, мало дел. И все же без стратегии никуда: только четко понимая глобальные цели и задачи, можно работать тактически. Министерство инфраструктуры подготовило проект Национальной транспортной стратегии до 2030 года (НТС-2030), который посвящен и отрасли морского транспорта. Что же предлагает новый вариант документа для морских портов и как существующая портовая стратегия до 2038 года должна на него реагировать?

Пять пунктов

Основные положения проекта НТС-2030, связанные со стратегией развития морских портов, кратко изложены в пяти пунктах:

1. Приватизация государственных стивидорных компаний

Проект НТС-2030 подтверждает основные ориентиры, заданные портовой реформой 2013 года и Законом «О морских портах Украины». Напомню, что это отделение функций государственного стивидора (морских торговых портов) от административно-хозяйственного регулирования, развития стратегической инфраструктуры и обеспечения безопасности мореплавания (Администрация морских портов).

Проект предусматривает постепенную приватизацию государственных стивидорных компаний в морских портах. Вместе с тем он подчеркивает необходимость создания на законодательном уровне условий для развития морских портов,

включая их акватории и земельные ресурсы для перехода к европейской модели управления «порт-ленлорд». Это подразумевает постепенный уход государства от перевалки грузов и переход к модели управления портами, при которой портовые власти «распоряжаются» землей в границах порта для его развития. Если посмотреть на тройку ведущих портов Европы (Роттердам, Антверпен и Гамбург), то в них реализована именно такая модель взаимодействия государства и бизнеса.

2. Курс – на Морскую администрацию

Кроме этого, проект НТС-2030 предполагает создание Морской администрации, что приведет, в том числе, к отделению несвойственных функций государственного управления от Администрации морских портов Украины. Напомню, у предприятия остались после реформы функции надзора службы капитана, сопровождения паспортных отделов моряков и другие.

3. К большим глубинам и новым возможностям

С точки зрения развития инфраструктурной части, проект документа подчеркивает важность поддержания паспортных глубин на каналах и в акваториях морских портов, предусматривает создание глубоководных морских портов для приема крупнотоннажного флота. Ставится также задача повышения уровня автоматизации перегрузочных процессов на морских терминалах и росте производительности труда.

4. Тарифообразование – повысить нельзя снизить?

В отношении тарифообразования проект НТС-2030 предполагает внедрение прозрачных и эффективных тарифных моделей и переход к рыночной практике установления тарифов на перевозку грузов и пассажиров. Предлагают пересмотреть методику начисления портовых сборов с учетом изменений в структуре и направлениях грузопотоков. При этом важно учитывать наличие гарантированного источника компенсации затрат на необходимое развитие стратегических объектов портовой инфраструктуры.

5. Быть проще, быть в лидерах

Правительство также хотело бы видеть морские порты Украины в «Голубом поясе» на морях вокруг Европы, предполагающем упрощение формальностей для судоходства, и в рейтинге топ-100 крупнейших контейнерных портов мира.

Следует усилить контроль над распределением земель порта и обеспечить их эффективное использование

Поводы для обновления

Необходимо ли в контексте принятия НТС-2030 актуализировать существующую стратегию развития портов до 2038 года? По моему мнению – да, и на это есть ряд дополнительных предпосылок, выходящих за рамки стратегических документов.

Во-первых, происходит ужесточение конкуренции за грузопотоки среди портовых операторов. Прослеживается уход транзитных грузов (перевалка сократилась с 35,3 млн тонн до 10,3 млн тонн за 2012-2016 гг.), изменение структуры перерабатываемых грузов (сократились объемы перевалки наливных, металлов, угля и химических грузов, выросли – хлебных грузов и масла), переключение грузов на топ-5 портов (рост доли с 76% до 84% в 2012-2016 гг.), наращивание перевалки частными стивидорами (доля госстивидоров сократилась с 39% до 29% в 2012-2016 гг.).

Во-вторых, за редким исключением порта «Южный», в котором уже разработано ТЭО перспективного развития акватории и генеральный план-схема наземной инфраструктуры, развитие новых мощностей в портах происходит без учета инфраструктурных ограничений: подъездных путей (ж/д и авто) и гидротехнических сооружений (подходные пути и причалы). «Узкие» места припортовой инфраструктуры остаются «нетронутыми» даже в отношении ведущих портов (Одесса, Николаев).

В-третьих, припортовые территории остаются неразвитыми, с точки зрения производственных площадок (производственных кластеров) и логистики (сухие порты), при этом у портовых

администраций отсутствуют возможности управления землями в существующих «границах» порта.

Наконец, **в-четвертых**, наличие высоких налоговых отчислений и дивидендов для предприятий государственного сектора – прежде всего АМПУ и государственных морских торговых портов – приводит к снижению объемов капитальных затрат в развитие собственных активов.

Направления изменений

С учетом этого, а также всех имеющихся наработок АМПУ (как в части инфраструктуры, так и в части взаимодействия с бизнесом), в нашей Стратегии-2038 необходимо предусмотреть такие векторы:

1. Планирование развития портов на основании изменений в национальной экономике.
2. Усиление контроля над распределением земель порта и обеспечение их эффективного использования.
3. Планирование капитальных инвестиций в новые портовые объекты в соответствии с требованиями портового сектора в целом, а не отдельных портов.
4. Использование механизма концессии для привлечения инвестиций в портовый сектор и упрощение системы тарифов и сборов для повышения прозрачности.

Очередные изменения, новации? Нет, лишь актуализация стратегических документов каждые 5-10 лет. Это абсолютно нормальная практика в развитых странах. Мы работаем над Стратегией совместно с профильным министерством, научными институтами (УкрНИИМФ, ЧерноморНИИпроект, Национальным институтом стратегических исследований и пр.), специалистами Мирового банка и, конечно, с бизнесом. Кому, как не бизнесу, лучше знать, что тормозит отрасль, а что будет стимулом к развитию.

Владимир Шемаев, начальник отдела стратегического планирования
ГП АМПУ

<http://ports.com.ua>