

Владимир Шемаев: #Ports2038: 5 аспектов новой стратегии развития портов

Кабинет министров [принял](#) решение, которым изложил Стратегию развития морских портов до 2038 года в новой редакции. Чем отличается обновленный документ от принятого в 2013 году и в чем необходимость его актуализации.

Сроки и необходимость актуализации

Большинство читателей могут небезосновательно поднять вопрос о слишком долгом горизонте планирования в наших реалиях – до 2038 года. Этот срок не появился из ниоткуда, именно закон о морских портах устанавливает, что Кабмин утверждает стратегию развития морских портов на 25 лет и первая редакция этого документа была принята в 2013 году. Такой длинный срок реализации обычно приводит или к 1) наличию уже на старте выхолощенного документа без конкретики или 2) к необходимости частой актуализации документа. Разработчики выбрали вариант, который требует актуализации, но с рациональной периодичностью. Изучив опыт стратегического планирования в транспортной отрасли передовых стран, в частности – Южной Кореи, было установлено, что подобного рода документы необходимо обновлять каждые 5 лет, подводя итоги так называемой «пяtilетки». Более того, пятилетний период соответствует краткосрочной перспективе (5 лет), определенной законом о морских портах. Таким образом, следующая актуализация стратегии должна произойти через 5 лет – в 2025 году.

Новые вызовы и тренды

Текущая стратегия не учитывала изменения в политической и экономической сферах последних лет. Оккупация и аннексия части

территорий Украины привели к закрытию Украиной пяти украинских портов в АР Крым и Севастополе, развитие которых станет возможным после восстановления конституционного строя Украины на этих территориях. Также произошло изменение структуры грузопотоков – значительно вырос экспорт зерновых, а экспорт угля – сменился импортом энергоносителей. Не сработала заложенная в 2013 году специализация портов ввиду отсутствия у какого-либо из субъектов управления в отрасли концентрированных инструментов по управлению портовыми землями. Реализация пилотных проектов концессии в портах «Ольвия» и Херсон требует более детального планирования в вопросах ГЧП и приватизации для других объектов в следующих периодах. В стратегии также отражены проблема снижения конкурентоспособности портов Азовского региона ввиду строительства РФ транспортного перехода через Керченский пролив и одновременно перспектива строительства Турцией глубоководного канала Стамбул.

Три приоритета

Новая редакция стратегии определяет три четких приоритета: 1) оптимизация системы управления в отрасли, 2) сбалансированное развитие причальных фронтов с наземными путями сообщения и 3) улучшение сервиса, предоставляемого в портах. Из главных мероприятий по первым двум приоритетам можно отметить окончательное перераспределение активов между государственными стивидорами и АМПУ, приближение модели управления отраслью к современной модели «порт-лендлорд» (в том числе – постепенный выход государства из бизнеса по перевалке грузов с сохранением рабочих мест), разработка комплексного плана развития с участием «Укрзализныци» и «Укравтодора», привлечение инвесторов к репрофилированию неиспользуемых государственных мощностей, создание глубоководных морских терминалов и обновление специализированного флота. Для улучшения сервиса планируется внедрить на практике институт авторизованного экономического оператора, содействовать свободной конкуренции на рынке услуг по перевалке грузов, буксирного обеспечения,

бункеровки, швартовки, обслуживанию пассажиров, приему судовых отходов и остатков груза, а также дноуглубительных работ, и использовать сквозные тарифы для транзита.

Векторы развития в разрезе каждого порта

Главное пожелание бизнеса, которое озвучивалось в начале процесса актуализации стратегии – наличие конкретных проектов развития в разрезе каждого порта, ведь стратегия является подосновой для разработки планов развития по каждому порту. В приложении к актуализированной стратегии разработчик – Мининфраструктуры, по результатам консультаций с советами морских портов и профильными ассоциациями, ассоциацией городов, внес приоритетные мероприятия на кратко- (5 лет), средне- (10 лет) и долгосрочную (до 2038 года) перспективу. Такие мероприятия включают инфраструктурные проекты терминалов и АМПУ, очерчивают необходимое развитие внешних авто- и железнодорожных подходов и, помимо прочего, видение будущего госстивидоров (ГЧП, приватизация, реорганизация), а также оптимизацию (укрупнение) администраций портов (филиалов АМПУ) в малых портах.

KPI, мониторинг с участием стейкхолдеров

Качественный документ по планированию должен включать план мероприятий по его реализации и, конечно, показатели для оценки успешности его достижения. Разработчик ожидает роста объемов грузопереработки стивидорными компаниями в морских портах до 171-188 млн тонн в кратко- и среднесрочной перспективе (в 2019 году – 160 млн тонн) и до 209-265 млн тонн к 2038 году. При этом эффективность использования перегрузочных комплексов в морских портах, то есть загрузка мощностей, должна вырасти до оптимальных 70-75%. С точки зрения международных бенчмарков, показатель качества услуг морских портов (глобальный индекс конкурентоспособности, World Economic Forum) должен вырасти с нынешних 3,9 балла до более 5, что позволит Украине войти в топ-30 стран по качеству портовых услуг. Проведение мониторинга и оценки реализации

стратегии планируется осуществлять Мининфраструктуры, АМПУ с привлечением субъектов хозяйствования и органов местного самоуправления (по согласованию) в рамках деятельности советов морских портов Украины.

Вместо заключения стоит отметить, что данная стратегия не является документом только для АМПУ, Мининфраструктуры или предприятий госсектора. Участники портового сообщества всех форм собственности, транспортно-экспедиторские компании, наземные и ВВТ-перевозчики способны внести свой вклад в развитие морского и транзитного потенциала Украины и совместно поднимать уровень качества отечественного транспортного рынка, интегрируя его в международные цепи поставок.

Источник: <https://ports.ua/ports2038-5-aspektov-novoj-strategii-razvitiya-portov/>