Звернення Президента Асоціації портів України «Укрпорт» Ю.Б. Крука до керівника Офісу Президента А.Й. Богдана

Шановний Андрію Йосиповичу!

По результатах наради, яку провів 13 липня 2019 року Президент України В.О.Зеленський в Одеському морському порту, Асоціація портів України «Укрпорт» вважає за необхідне звернути увагу морської громадськості на велику, з нашої точки зору, важливість для галузі проведеного Президентом та його командою заходу.

Вирішення всього комплексу накопичених проблем та спрямування процесів, що йдуть в галузі виключно на її розвиток згідно з сучасним баченням пріоритетів, потребує сумісних системних дій державної влади, керівництва та фахівців морського та річкового транспорту, які треба започаткувати якомога скоріше.

Вважаємо необхідним вжити всіх можливих заходів для вирішення в першочерговому порядку наступних питань в галузі морського та річкового транспорту України, а саме:

1. Вирішити ключове та головне питання – кваліфікованого та професійного кадрового забезпечення керівництва морським та річковим транспортом України. Кадрова політика повинна базуватися виключно на професійних характеристиках претендентів, їх порядності, недопущенні «квотового» принципу розподілу керівних посад.

2. Прийняти принципові рішення про корінну дерегуляцію морської діяльності в Україні. Неефективна система управління портами та іншими підприємствами морського транспорту повинна бути радикально спрощена, максимально децентралізована.
3. Прийняти принципові рішення про нещадне викорінення корупції з галузі, з портів, з контрольних та сервісних процедур, якою Україна «славиться» на весь світ у відношенні судновласників, вантажовласників, інвесторів, підрядників та інших учасників морського ринку. Вважаємо за доцільним створення спеціального підрозділу НАБУ з цього питання.
4. Зупинити розвиток негативної ситуації з капітанами портів та підпорядкованими їм службами до повного «перезавантаження» законодавчої та нормативної бази їх функціонування.
5. Змінити норматив відрахувань дивідендів у розмірі 90 % на 2019 рік для портів: Маріуполь та Бердянськ – за нульовою ставкою, для інших портів та ДП «АМПУ» у розмірі не вище 30%, для чого відмінити рішення Кабінету Міністрів України від 24.04.2019 та прийняти нове.
6. Терміново задіяти заходи, щодо врегулювання питань організації підготовки, дипломування та сертифікації українських моряків, які заробляють для України по мінімальним оцінкам більш 1,5 млрд. $ на рік без ніяких зусиль в цьому з боку Держави.

Стосовно питань стану справ в Одеському порту вважаємо що значне зниження економічних показників роботи буксирного флоту Одеського порту цілком пов’язано з відсутністю регулювання державою ринку буксирних послуг. За останні три роки на ринок буксирних послуг в Україні вийшли декілька буксирних компаній і в теперішній час в портах великої Одеси працюють 5 приватних буксирних компаній.

Вирішення цього питання цивілізованим шляхом, тобто шляхом поновлення регулювання з боку Держави ринку буксирних послуг,

можливо за рахунок внесення доповнень в Додаток до Постанови Кабміну від 3 вересня 2013 року № 405 щодо віднесення послуг з буксирного забезпечення до спеціалізованих послуг або внесення доповнень до п.3 ст.19 Закону України «Про морські порти України» щодо віднесення буксирних послуг до послуг, які виконуються виключно державними підприємствами.

Вирішення питання в’їзду до Одеського порту можливо за рахунок об’єднання зусиль та бажання міської громади та керівництва порту шляхом перерахування частини дивідендів в розмірі 5-10% до місцевого бюджету, які спрямуються на розвиток портової транспортної інфраструктури, що є реальним доказом проведення децентралізації в країні та вирішення цього питання.

28 травня 2019 року в місті Одеса пройшло розширене засідання Ради Асоціації портів України «Укрпорт», яка об’єднує у своєму складі 57 підприємств – державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (ДП «АМПУ»), державні та приватні стивідорні, судноплавні та буксирні компанії, наукові, навчальні заклади, державні підприємства з нагляду та забезпечення безпеки судноплавства, приватні промислові підприємства.

Чисельність працюючих на підприємствах-членів Асоціації «Укрпорт» перевищує 60 тисяч чоловік, які представляють все фахове різноманіття морської спільноти України.

Основне питання, яке було винесено на обговорення розширеного засідання Ради «Укрпорт» – «Про нову редакцію «Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» (Стратегія)

В процесі конструктивного обговорення члени Ради «Укрпорту», представники підприємств галузі, окреслили найважливіші проблемні питання для галузі морського, річкового транспорту та портів України та виразили бачення морської громадськості України щодо спільних дій та заходів з їх вирішення в процесі реалізації «Стратегії…».

Впевнені у необхідності та важливості розробки та прийняття сучасної Стратегії розвитку портів України на 25 років, тому Асоціація «Укрпорт» вважає вкрай важливим скоріше прийняття Кабінетом Міністрів України оновленої редакції «Стратегії…».

Важливим доповненням до оновленої редакції «Стратегії..» повинно стати короткострокові (на 5 років) Плани розвитку портів, як це передбачено п.1 ст.7 Закону України «Про морські порти України», у яких обов’язково розглядаються питання реформування портів. Це передбачає вирішення питань організаційного, економічного та соціального характеру в умовах реалізації проектів державно-приватного партнерства у портах. До цього Плану обов’язково розробляється «дорожня карта», що є прозорим, понятним для трудових колективів портів шляхів здійснення реформ.

Негативні явища, що мають місце у морському та річковому транспорті та у портовому секторі України.

- Галузь вкрай зарегульована. Система управління підприємствами галузі і, в тому числі, морськими і річковими портами вкрай складна та не гнучка;
- Тиск на бізнес та корупція з боку контролюючих органів у галузі знаходяться на «всесвітньовідомому» рівні;
- Влада систематично залазить у кишеню українських моряків, які заробляють для своїх родин та ввозять до України більш ніж 2 млрд. доларів США на рік. Існуюча в Україні система не в повній мірі відповідає вимогам міжнародних морських Конвенцій з підготовки та дипломування моряків;
- Українські річки попри своїх можливостей не є повноцінною альтернативою залізничному та автотранспорту, як це має місце у всьому світі;
- Український прапор на суднах (реєстрація суден в Україні) не є привабливим ані для вітчизняних, ані для іноземних судновласників, в результаті чого практично втрачено зареєстрований в Україні транспортний флот;
- Реєстраційні та податкові умови не є стимулюючими для

судноремонтників та судно будівельників, що руйнує морську діяльність в цих напрямках;

- Галузева наука ледь жевріє, повністю позбавлена державної підтримки;
- Втрачаються транзитні вантажопотоки через порти України – падіння на 80% у порівнянні з 2009 роком внаслідок скорочення транзиту з/до РФ;
- Відсутня система узгодженого планування та реалізації гармонізованого розвитку портових міст та портів, суміжних видів транспорту, раціонального розподілу податкових надходжень;
- Кадрове забезпечення управління у галузі далеко від принципів пріоритетності професіоналізму та фахової досвідченості. Існує практика квотності, «прогнозованих» конкурсів на заняття керівних посад та «зовнішнього керування».
- Розбалансованість в питаннях роботи капітанів морських портів та підлеглих їм служб у портах, що спричиняє велику загрозу забезпечення Україною безпеки судноплавства у портах України.
- Відсутність ділового, рівноправного взаємозацікавленого державно-приватного співробітництва у морській галузі та портовій сфері України, багаторічне затягування списання основних фондів державних підприємств та нераціональний розподіл портових активів між державними структурами у портах.
- Відсутність системного зростання обсягів вантажопотоків через порти України на протязі багатьох років більш ніж рівня 120-130 млн. тонн на рік (при проектній пропускній спроможності ~200-280 млн. тонн на рік);
- Функціонування Державної служби морського та річкового транспорту (Морської адміністрації України) не в повноформатному режимі – без функцій управління всіма підприємствами та активами галузі державної форми власності.
- Недосконалість законодавчої та нормативно-правової бази щодо деяких питань функціонування та розвитку

підприємства та галузі в цілому;

- Відсутність досвіду практичного застосування норм законодавчих та нормативно-правових актів, зокрема щодо залучення інвестиційних коштів (державно-приватне партнерство, концесія тощо);
- Не прийняття Закону України (реєстр. № 7385 від 08.12.2017) «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо сприяння розвитку морегосподарського комплексу», зокрема, стосовно нової редакції частини третьої статті 19 Закону України «Про морські порти України»: «Виключно державними підприємствами, установами та організаціями надаються послуги з: регулювання руху суден, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, картографічного забезпечення мореплавства та лоцманського проведення суден»;
- Неврегульованість питання оформлення права постійного користування земельними ділянками стратегічних об’єктів портової інфраструктури по незалежним від підприємства чинникам;
- Не прийняття законодавчих та нормативно-правових актів, що забезпечать завершення реформи портової галузі зокрема, доповнень та змін до Закону «Про морські порти України», «Кодексу торговельного мореплавства України», постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку та умов укладання договорів, на підставі яких здійснюється компенсація інвестицій, внесених суб’єктами господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури»; затвердження Методики розрахунку ставок портових зборів; відсутність затверджених меж територій морських портів та відповідного землевідведення під об’єктами підприємства;
- Не створена національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

У Стратегії повинні бути конкретизовані СТРАТЕГІЧНІ ЦІЛІ, які Держава Україна планує досягнути у портовій сфері діяльності в певні плановані періоди.

Це повинно бути зроблено з урахуванням сучасного світового та європейського досвіду розвитку портів і, перш за все, «Європейського портового закону» – Докладу Європарламенту «О регулюванні портових послуг та фінансової прозорості у портах» від 16.03.2017р. – а саме звільнення від оподаткування суднових портових зборів.

Серед основних пропозицій Асоціації «Укрпорт» щодо конкретизації положень «Стратегії…» в процесі її реалізації є наступні:

врахувати положення «Закону ЄС Про порти»;

передбачити:

у короткостроковий період розподіл господарчих та адміністративних функцій ДП «АМПУ», позбавлення його невластивих функцій, створення необхідних умов для залучення інвестицій у порти;

придбання нових криголамів для українських портів і в першу чергу для портів Азовського моря;

заходи для збільшення пропускної спроможності залізниці до портів Азов’я;

конкретизувати у «Стратегії…» розділ щодо показників соціально-економічного становища працівників галузі, створення нових робочих місць та інше;

На думку фахівців Асоціації «Укрпорт» в ході реалізації «Стратегії» мають бути розроблені індикатори результатів виконання «Стратегії…».

В процесі реалізації «Стратегії…» треба передбачити співпрацю з Урядом України з головного, на нашу думку, на теперішній час питання – використання коштів, які заробляються у портовій сфері України на її розвиток.

Приймаючи до уваги вищесказане, Рада Асоціації «Укрпорт» вважає необхідним підтримати скоріше прийняття розпорядження Кабінету Міністрів України про затвердження оновленої редакції «Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» з тим, щоб державні органи виконавчої влади транспортної галузі, ДП «Адміністрація морських портів України», морська галузева громадськість могли б якомога скоріше приступити до її реалізації.

Асоціація портів України «Укрпорт» готова до взаємодії у реалізації наданих пропозицій.

З повагою,

Президент Асоціації

портів України «Укрпорт»

Ю.Б.Крук