

## Програма Європейського Союзу для України



Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЄМ-Т



## РК5. Стратегія розвитку галузі морського та річкового транспорту

Заключний звіт 5.4

Грудень 2010р.



This project is funded by the European Union



Міністерство транспорту та зв'язку України



CORPORATE SOLUTIONS

ARUP



WSP NACO

Corporate Solutions (UK),  
in association with:  
ARUP (UK); WSP imc (UK)  
and NACO (NI)

This project is implemented by:



## Зміст

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА .....	1
1 Вступ .....	8
2 Методологія .....	9
3 Перспективи.....	10
3.1 Морський сектор .....	10
3.2 Річковий транспорт .....	12
4 Проблеми.....	14
4.1 Загальна проблематика.....	14
4.2 Морський сектор .....	15
4.3 Сектор річкового транспорту .....	16
5 Концепція та розробка напрямків розвитку .....	17
5.1 Концепція .....	17
5.1.1 Морський сектор .....	17
5.1.2 Сектор внутрішніх водних шляхів.....	17
5.2 Розробка напрямків розвитку .....	18
5.2.1 Направлення напрямків розвитку .....	18
5.2.2 Морський сектор .....	19
5.2.3 Сектор внутрішніх водних шляхів.....	19
6 Законодавча та адміністративна реформи .....	20
6.1 Нормативно-правова база.....	20
6.2 Постійні адміністративні структури.....	22
6.2.1 Морський сектор .....	22
6.2.2 Сектор внутрішніх водних шляхів.....	24
6.3 Сучасна законодавча база .....	25
6.3.1 Морський сектор .....	25
6.3.2 Сектор внутрішніх водних шляхів.....	29
7 Регулювання ринку .....	31
7.1 Морський сектор .....	32
7.2 Сектор внутрішніх водних шляхів.....	34
7.3 Управління за контрактом.....	36
8 Реструктуризація ринку.....	37
8.1 Морські кластери .....	37
8.2 Сектори внутрішніх водних шляхів.....	38
8.3 Роль приватного сектора .....	39
8.3.1 Основні принципи державно-приватного партнерства .....	39
8.3.2 Основні моделі для державно-приватного партнерства.....	40
9 Планування інвестицій.....	43
9.1 Існуючий підхід.....	43
9.2 Реформування планування інвестицій.....	46
9.3 Пропозиції інвестицій в морський сектор .....	47
9.4 Інвестиційні пропозиції для сектора внутрішніх водних шляхів.....	49



## Скорочення

<b>AGN</b>	Європейська конвенція про основні внутрішні водні шляхи міжнародного значення
<b>BOT</b>	Будівництво-експлуатація-передача
<b>CEVNI</b>	Європейський кодекс для внутрішніх водних шляхів
<b>CMNI</b>	Контракт з перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами
<b>EDI</b>	Система електронного обміну даними
<b>EDIFACT</b>	Електронний обмін даними в управлінні, торгівлі і на транспорті
<b>EMSA</b>	Європейське агентство з безпеки на морі
<b>IMDG</b>	Міжнародний морський кодекс для небезпечних вантажів
<b>IMO</b>	Міжнародна морська організація
<b>ISO</b>	Міжнародна організація із стандартизації
<b>ISPS</b>	Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів
<b>IT</b>	Інформаційні технології
<b>JAA</b>	Договір про спільну діяльність
<b>PSO</b>	Дотації для надання громадських послуг
<b>PSP</b>	Участь приватного сектора
<b>SBS</b>	Бюджетна підтримка сектора
<b>SMS</b>	Система обміну короткими повідомленнями
<b>SOLAS</b>	Безпека життя на морі
<b>STCW</b>	Міжнародною конвенцією з підготовки й атестації моряків та несення вахти
<b>TEU</b>	Стандартний 20-футовий контейнер
<b>UAH</b>	Українська валюта
<b>UNCTAD</b>	Конференція ООН з питань торгівлі і розвитку
<b>VTMIS</b>	Системи управління рухом суден та інформаційного забезпечення
<b>WMO</b>	Всесвітня митна організація
<b>WTO</b>	Всесвітня торговельна організація
<b>ДП</b>	Державне підприємство
<b>ДПП</b>	Державно-приватне партнерство
<b>КТМ</b>	Кодекс торговельного мореплавства
<b>КСП</b>	Компанія спеціального призначення
<b>КЦП</b>	Компанія цільового призначення
<b>МТЗУ</b>	Міністерство транспорту та зв'язку України
<b>РП</b>	Робочий пакет – Частина звітних матеріалів проекту
<b>США</b>	Сполучені Штати Америки
<b>СУРС</b>	Система управління рухом суден
<b>ТЕМ-Т</b>	Транс-Європейська транспортна мережа – Транспорт
<b>ЄБРР</b>	Європейський банк реконструкції та розвитку
<b>ЄІБ</b>	Європейський інвестиційний банк
<b>ЕК</b>	Європейська Комісія
<b>ЄС</b>	Європейський союз

## ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

Перспективи водного транспорту в Україні (річковий та морський транспорт) є дуже гарними. В морському секторі можна очікувати подвоєння існуючих обсягів з досягненням вантажообігу до 2025р. близько 220 мільйонів тонн на рік завдяки не тільки контейнерним вантажопотокам, але також росту в перевезеннях навалочних вантажів. Річковий транспорт може досягнути 60 мільйонів тонн до 2025р. (середньорічна оцінка) при повному розвитку. Ріст в секторі може бути пов'язаним із значним зростанням наново створених вантажопотоків, зокрема у зв'язку із перевезеннями на судах ріка-море та контейнеровозах, які можуть перевищити значний ріст в традиційних вантажах, таких як зерно та будівельні матеріали.

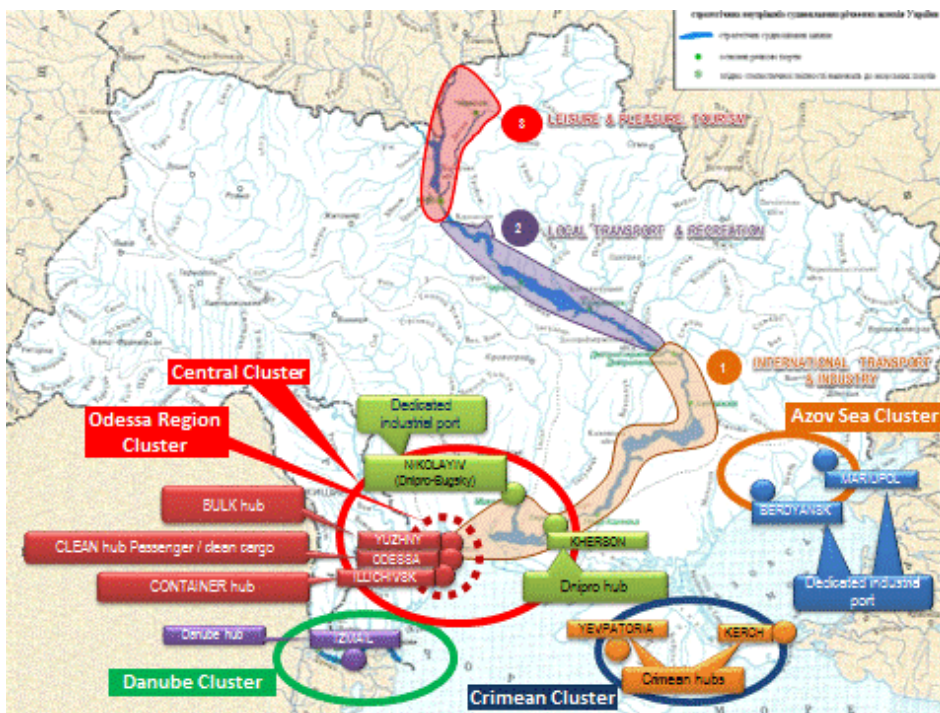
Проте, оптимістичні прогнози можуть мати місце тільки, якщо з боку державних установ буде прийнято рішення щодо забезпечення роботи приватних інвесторів та операторів в межах прозорої законодавчої бази, при якій ризики інвестування є прийнятними, а конкуренція є об'єктивною. Справжня проблема полягає не в тому, щоб збільшити потужності, але в тому, щоб вирішити чотири суттєві проблеми, а саме:

- реорганізація та зменшення адміністративного апарату в секторі;
- вдосконалення нормативно-правової бази;
- модернізація сектору;
- збільшення ролі приватного сектору.

### Структура управління

Для сприяння вдосконаленню управлінської структури та розвитку морські порти необхідно реструктурувати в декілька функціональних груп (кластерів) у відповідності до їхнього географічного розташування та ролі в міжнародній торгівлі країни. У відношенні до водних шляхів ріки України, а зокрема ріка Дніпро, мають бути поділені на різні географічні сектори, що забезпечуватимуть основні функції різних річкових секторів. Запропоновані структурні реформи схематично представлено на Рисунку ПЗ.1.

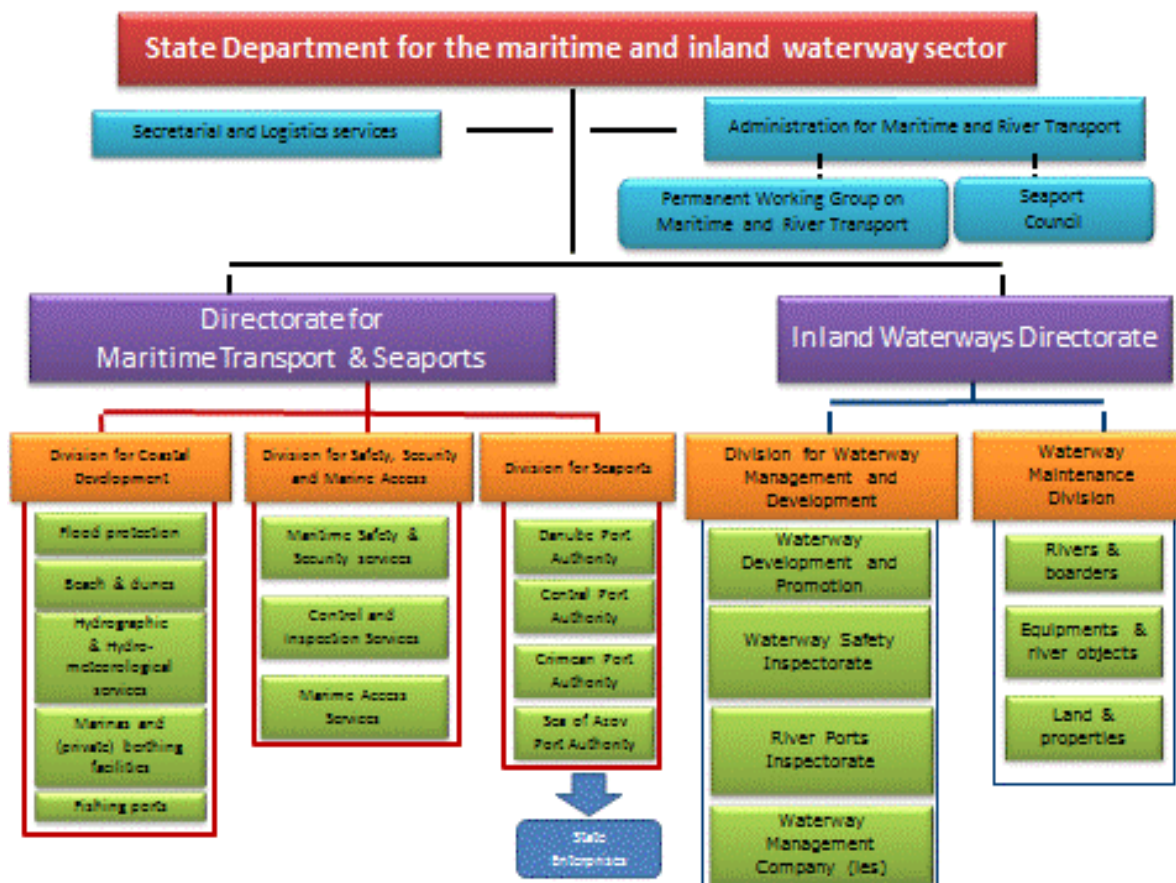
**Рисунок ПЗ.1: Нова структура для управління та розвитку**



### Реформування центральної адміністрації

Адміністративна реформа має бути спрямована на підвищення значення внутрішніх водних шляхів і прозорість управлінської структури морського сектору в цілому (Рисунок ПЗ.2). Адміністрація морського та річкового транспорту, що вже існує в рамках МТЗУ, буде знаходитись безпосередньо під керівництвом заступника міністра, становлячись, таким чином, відправною точкою для стабільного керівництва, що гарантує додержання до національної та міжнародної нормативно-правової бази, напрямків та стратегії розвитку, здійснює нагляд за роботою сектору та забезпечує заходи з техніки безпеки та правопорядку.

Рисунок ПЗ.2: Запропонована нова адміністративна структура



**Дирекція морського транспорту та морських портів** (Directorate of Maritime Transport and Seaports) буде відповідальною за здійснення наміченої політики та нагляду за роботою морських портів та морського транспорту. **Відділ узбережних служб** (Division for Coastal Services) поєднає всі служби, необхідні для гарантування стабільного та надійного розвитку узбережжя із захистом популяції та збереженням екологічно чистого узбережного довкілля. **Відділ безпеки, охорони та морських підходів** (Division for Safety, Security and Marine Access) буде складатись з трьох підрозділів і займатись всіма питаннями безпеки та охорони, включаючи зв'язок з Європейським агентством з питань морської безпеки (EMSA) та Агентством з морської безпеки, що було встановлене як державне підприємство в 2004р. і має спеціальні повноваження щодо охорони суден та портових споруд і координується з Регістром мореплавства України. **Відділ контролю та нагляду** (Control and Inspection Department) буде включати чотири одиниці, за допомогою яких буде здійснюватись інспектування, реєстрація суден та навчання і атестація моряків. **Відділ морських підходів** (Department for Maritime Access) буде відповідальним за всі днопоглиблювальні роботи, а також будівництво, технічне обслуговування, зберігання та розширення некомерційної інфраструктури, а також керівництво



та контроль за державною землею впродовж підхідних маршрутів. **Підрозділ морських портів** (*Division for Seaports*) буде контролювати портові операції через Регіональні портові адміністрації, кожна прив'язана до одного портового кластера. Даний підрозділ буде координувати та здійснювати нагляд за функціонуванням адміністрацій морських портів як «безпосереднього керівництва» портами.

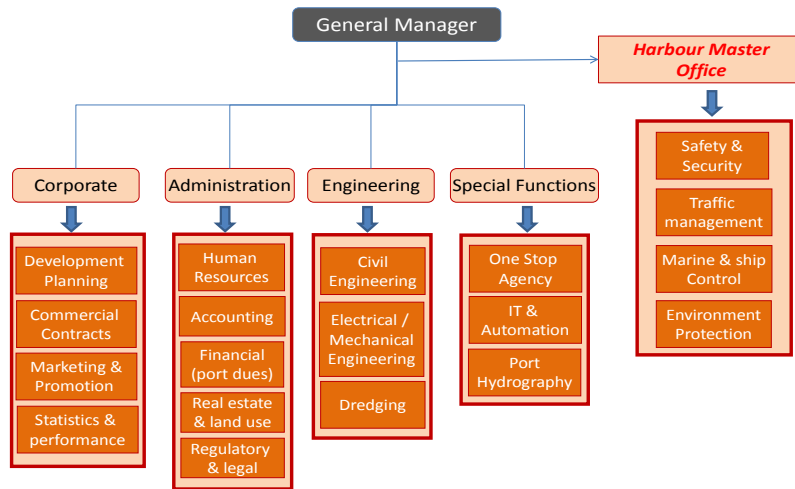
Нова **Дирекція річкових шляхів** (*Inland Waterways Directorate*) буде створена для підвищення здатності уряду та забезпечення стабільного розвитку даного сектора. Дана Дирекція працюватиме за допомогою двох підрозділів: один для керівництва та розвитку, а другий для обслуговування інфраструктури водних шляхів та обладнання. **Підрозділ Керівництва та розвитку водних шляхів** (*Division for Waterway Management and Development*) буде здійснювати роботу за допомогою трьох спеціальних відділів: один, що відповідатиме за розвиток та просування внутрішніх водних шляхів; один для забезпечення безпечного судноплавства на внутрішніх водних шляхах; і ще один для нагляду за приватними портами та причальними спорудами. Даний підрозділ буде також здійснювати нагляд за Компанією (компаніями) управління внутрішніми водними шляхами, які будуть державними підприємствами, встановленими для керівництва внутрішніми водними шляхами на комерційній основі. **Підрозділ обслуговування внутрішніх водних шляхів** (*Waterway Maintenance Division*) забезпечуватиме зобов'язання уряду щодо модернізації застарілої інфраструктури та споруд та здійснюватиме необхідне технічне обслуговування для забезпечення безпечного користування внутрішніми водними шляхами. Підрозділ технічного обслуговування буде працювати через три секції: одна займатиметься обслуговуванням рік та річних берегів; одна буде контролювати обладнання, річкову інфраструктуру та об'єкти; і, нарешті, третя контролюватиме землі та потужності в державній власності, що знаходяться впродовж рік.

### Передача адміністрування

Більш ефективна структура адміністрування для морських портів та річкових шляхів має бути введена в дію за допомогою даної нової центральної структури для того, щоб сприяти підвищенню ефективності даного сектору. В морському секторі це буде здійснено через встановлення центральної адміністрації портів, однієї для кожного з портових кластерів, а щодо річкових водних шляхів – Компанії управління внутрішніми водними шляхами.

Для нової **Адміністрації порту** (*Port Authority*) будуть потрібні ексклюзивні права на експлуатацію землі та (спеціалізовані) комплекси у власності портів під наглядом Регіональної адміністрації портів (уряд). Нова адміністрація портів включатиме **Раду директорів** (*Board of Directors*), що складатиметься з представників державного уряду та муніципальних органів влади, доповненої декількома самостійними портами та радниками з морських питань, а також Генеральним директором від Комітету з керівництва портами з його обов'язками виконавчого директору порту. **Комітет керівництва портом** (*Port Management Committee*) матиме виконавчу владу і відповідатиме за щоденне керівництво портом (Рисунок ПЗ.3).

Рисунок ПЗ.3: Структура Комітету керівництва портом (Виконавчий рівень)



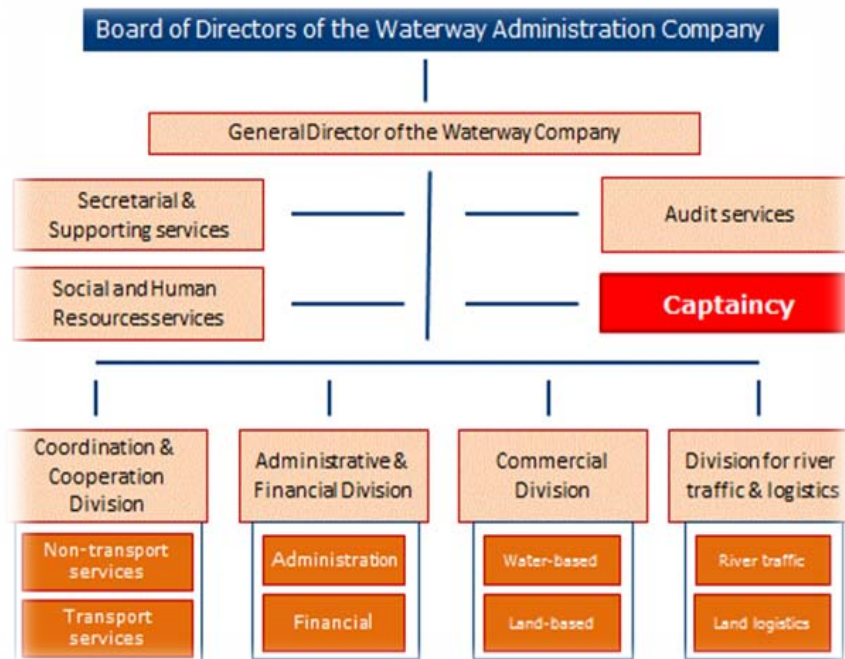
Джерело: Дослідницька група

Генеральний директор буде головою групи з чотирьох керівників підрозділів, кожен з яких керуватиме одним з експлуатаційних або адміністративних підрозділів. Він також буде у зв'язку з офісом Капітана порту, але не матиме прямого вповноваження впливати на дії та відповідальність капітана порту та його офісу. Функції офісу Капітана порту (*Harbour Master's Office*) мають бути у відповідності до міжнародної практики і підтвержені необхідним законодавством. Законодавчі вповноваження капітана порту відносяться в першу чергу до Ради директорів, і, по-друге, до підрозділу безпеки, охорони та морських підходів, що є головною адміністративною одиницею, яка займається аспектами безпеки мореплавства.

**Корпоративний відділ** (*Corporate Division*) займатиметься ключовими комерційними аспектами керівництва портами, а саме: «планування розвитку», «комерційні контракти», «маркетинг та реклама» і «статистика та показники виробничої діяльності». **Адміністративний відділ** (*Administrative Division*) буде відповідальним за всі адміністративні та фінансові аспекти. **Інженерний відділ** (*Engineering Division*) буде «класичним» відділом, що відповідатиме, з однієї сторони, за цивільне будівництво, а, з другої сторони, - за електричну та механічну частину. Різні одиниці **Підрозділу спеціальних функцій** (*Special Functions Division*) дозволять порту стати «бізнес-посередником». Із часом структура «одного вікна» (*One Stop Shopping entity*) може злитись з «ІТ та автоматизацією», після того, як вдосконалення зв'язку та адміністрування зможуть розвинути до он-лайнного рівню управління та обміну інформацією, що буде доступним для всіх заінтересованих сторін, включаючи внутрішні перевезення та надання послуг третіми сторонами.

**Компанія (державна) управління внутрішніми водними шляхами** (*Waterways Management Company*) має стати основною в підготовці, розробці та ініціюванні проектів розвитку на основі приватного сектору щодо річкових водних шляхів. Існуюча «Адміністрація річкових портів» (*River Port Administration*) таким чином відійде від МТЗУ і стане єдиною або кількома компаніями керівництва внутрішніми водними шляхами. Всі не приватизовані потужності та гідротехнічні споруди підпадатимуть до відповідальності «Адміністрації річкових портів» (*River Port Administration*), як також надання певних поромних послуг може бути передано керуючої компанії, тоді як інші види комерційної діяльності можуть бути відокремлені та комерціалізовані. Державна компанія з управління водними шляхами буде відповідати за комерційне управління, експлуатацію та розвиток українських водних шляхів через структуру, представлену на Рисунку ПЗ.4.

Рисунок ПЗ.4: Концептуальний проект Компанії з керівництва внутрішніми водними шляхами



Джерело: Дослідницька група

Щодо організаційного аспекту, то **Рада Директорів (Board of Directors)** буде найвищим керуючим органом Компанії управління внутрішніми водними шляхами, відповідальної за проведення політики уряду. Відповідальність за виконання буде розподілена між чотирма підрозділами, кожний на чолі з директором. **Відділ координації та співпраці (Coordination and Cooperation Division)** буде здійснювати координацію та співпрацю з широким рядом заінтересованих сторін, що мають відношення до внутрішніх водних шляхів. **Відділ адміністрування та зв'язку (Administration and Communication Division)** буде адміністративним, фінансовим та операційним центром компанії і забезпечуватиме якісне управління. **Комерційний відділ (Commercial Division)** буде нести відповідальність за розвиток та експлуатацію інфраструктури внутрішніх водних шляхів та комерційну й виробничу сферу, що відносяться до його компетенції. Діючи як комерційний «центр», даний підрозділ розподілятиметься на дві основні одиниці: одна – для всіх аспектів комерційної експлуатації перевезень по воді; і друга щодо експлуатації комерційних та індустріальних об'єктів на березі рік. **Відділ річкових перевезень та логістики (Division for River Traffic and Logistics)** є одиницею, яка займається щоденними перевезеннями за допомогою **Підрозділу річкових перевезень (River Transport Unit)** для сприяння річковим вантажопотокам, та **Підрозділу логістики (Logistics Unit)**, що займається вантажопотоками, які прямують по суші.

**Капітанія (Captaincy)**, очолювана Капітаном ріки (River Captain), буде відповідальною за безпечну та надійну навігацію і буде контролювати рух суден, забезпечувати додержання до стандартів безпеки та захисту, обслідувати пошкодження суден, розлив вантажів; забезпечувати відповідність до вимог навчання та сертифікації; здійснювати інспектування комерційних і некомерційних суден та об'єктів інфраструктури; а також інспектувати наземні види діяльності в сфері своєї компетенції, але тільки у наглядовому та консультативному аспекті і виключно у зв'язку з правилами техніки безпеки.

Нові адміністрації портів та компанія, або компанії, управління внутрішніми водними шляхами працюватимуть в межах чітко і недвозначно визначеної нормативно-правової бази на основі «Договору про експлуатацію» (*Exploitation Covenant*) (або виробничого контракту), в якому чітко визначаються комерційні цілі, стратегічні напрямки, законодавча та нормативно-правова база і фінансові зобов'язання сторін.



### **Реформи законодавства**

Вдосконалення законодавчої бази передбачає, що всі існуючі та майбутні розділи законодавства будуть наближатись до *acquis communautaire* (загальне зведення законодавчих актів) та існуючого міжнародного законодавства. Законодавча база щодо морського та річкового сектору має включати чотири основних закони:

1. *Закон про Державний департамент морського та річкового транспорту*, що легалізує нову структуру департаменту;
2. *Кодекс торгівельного мореплавства*, що регулює перевезення в територіальних водах для морських та річкових суден – по суті поновлення існуючого Кодексу;
3. *Закон про морські порти*, що визначає та є регуляторною базою «портів-землевласників»;
4. *Закон про внутрішні водні шляхи*, який регулює сфери компетенції відносно рік України та встановлює нормативно-правову базу для експлуатації внутрішніх водних шляхів.

### **Модернізація сектора**

Існуюча політика інвестування в морські порти не відповідає потребам модернізації сектора, а також іде всупереч принципу моделі портів-землевласників. Крім того, відсутність планів інвестування для внутрішніх водних шляхів є ознакою ігнорування та деградації сектора. Керівним принципом у новому підході є те, що проекти необхідно розглядати лише після того, як детальне вивчення підтвердить їхню здійсненність та будуть обґрунтовані їхні стратегічні, економічні та фінансові аспекти. Показники ефективності мають доповнювати техніко-економічні обґрунтування для того, щоб забезпечити якість інвестування та визначити пріоритети.

В інвестиційній політиці для морського сектора є доцільним розглядати наступні проекти розвитку морських перевезень:

- вдосконалення внутрішніх сполучень зі всіма основними портами;
- розвиток Іллічівського порту із зосередженням уваги до контейнерних перевезень;
- днопоглиблення підхідного каналу в порту Южний для прийняття великотоннажних балкерів;
- модернізація пасажирського терміналу Одеського порту для того, щоб поступово перетворити даний порт в пасажирський порт-хаб та порт «чистих вантажів»;
- розвиток телекомунікаційних систем основних портів.

Щодо внутрішніх водних шляхів, метою державного інвестування має бути забезпечення безпечного судноплавства із зосередженням першочергової уваги до ріки Дніпро, яка має найвищий потенціал. Таким чином пріоритетними проектами відносно внутрішніх водних шляхів є:

- забезпечення безпечного доступного судноплавства на ділянці ріки Дніпро від Київського гідровузла до гирла ріки для суден шириною до 17,6м та осіданням до 3,4м та супроводження потягів барж у складі 4 барж із загальною довжиною понад 260м та загальною шириною понад 17,6м;
- заміна всіх засобів навігації;
- впровадження регулярного технічного обслуговування та інспекцій щодо розмірів водних шляхів та функціонування річкових об'єктів;
- негайні роботи з реконструкції шлюзів та іншої річкової інфраструктури.

На наступному етапі та після того, як даний сектор досягне розвитку, а обсяги вантажопотоків будуть достатньо показовими, можна буде розглядати додаткове інвестування, а саме:

- поліпшення пропускної спроможності та навігаційної надійності через днопоглиблення річкового дна на додаткові 0,3м скельового ґрунту в районі міста Дніпродзержинськ. Загальний обсяг днопоглиблювальних робіт становитиме приблизно 30 000м<sup>3</sup>;
- заміна шлюзів та іншої річкової інфраструктури.



Встановленні системи СУРС впродовж рік не є пріоритетним проектом, оскільки це передбачає не тільки повну (фінансову) участь та зобов'язання державних органів, але потребує, щоб всі користувачі річкової інфраструктури зробили інвестування в сучасне обладнання зв'язку на борту суден для того, щоб система СУРС була ефективною. Дане питання стане важливим, коли внутрішні водні шляхи та їхнє комерційне використання досягнуть сучасних стандартів не тільки в аспекті інфраструктури, але також в аспекті показників технічної та експлуатаційної ефективності.

### **Участь приватного сектора**

Приватний сектор має бути «двигуном» розвитку сектору морських та річкових перевезень, будь-то самостійно або об'єднуючись з державними партнерами. Існують різні моделі приваблення приватного сектора.

Модель «концесії» є першим підходом до приваблення приватного сектора, і вона є надзвичайно підхожою для розвитку інфраструктури портів та внутрішніх водних шляхів. Модель «договору про сумісну діяльність» є другою альтернативою, але їй не вистачає юридичного статусу, і тому вона є меншу підхожою для великих інвестицій в інфраструктуру, але може використовуватись для надання послуг. «Оренда» є третім можливим підходом і, як правило, стосується цілісних майнових комплексів або індивідуальних одиниць власності, включаючи державну землю та іншу інфраструктуру для приватної експлуатації. Існуючі на даний момент підходи щодо участі приватного сектора були поширені завдяки закону «Про основні принципи розвитку державно-приватного партнерства в Україні», який зовсім недавно був переданий до розгляду в парламент (травень 2010р.). Який би підхід не було застосовано, правила мають бути точно визначеними, прозорими та недвозначними.



## 1 Вступ

Звіт «Стратегія розвитку морського та річкового сектору» є заключним звітом для РП5 «Морський та річковий транспортний сектор» і поєднує в єдиному документі висновки та рекомендації щодо розвитку морського та річкового секторів. Після вступу звіт розпочинається Главою 2, в якій описується методологія, що послідовно застосовувалась під час періоду досліджень проекту ТЕМ-Т.

Далі Звіт розподіляється на три розділи. В першому розділі розглядаються перспективи та основні проблеми. При цьому в Главі 3 визначається зростання потенціалу обох секторів і умови та припущення, використані при розробці різних сценаріїв розвитку. В Главі 4 підсумовуються ключові проблеми, з якими даний сектор має зустрітись, і для яких будуть потрібні рішення. В другому розділі представлені висновки та рекомендації щодо стабільного поновлення, при цьому в Главі 5 представлено основи концепції та напрямки розвитку, в Главі 6 йдеться про законодавчі та адміністративні реформи, Глава 7 присвячується ре-регулюванню ринку, а Глава 8 – реструктуризації ринку. В третьому та останньому розділі розглядаються рекомендації для стабільного розвитку, а в Главі 9 охоплюються питання інвестиційного планування.

Метою даного заключного звіту не є надати детальну доповідь про всю роботу, проведеною протягом періоду досліджень, але надати довідковий документ, який можуть використовувати всі зацікавлені сторони для прийняття рішень. Основні документи, що були подані на розгляд протягом дослідження проекту ТЕМ -Т, перелічені в Таблиця 1 нижче.

**Таблиця 1: Список звітів, поданих на розгляд для РП5**

Номер	Назва	Дата
WP5a-1	Робочий документ: Політика ЄС щодо розвитку морських перевезень та аналіз галузі морського транспорту України	31 липня 2009
WP5b-1	Робочий документ: Політика ЄС щодо розвитку внутрішніх водних шляхів та аналіз галузі річкового транспорту України	30 липня 2009
WP5_3-7	Робочий документ: Стратегія розвитку морського та річкового транспорту	Травень 2009
WP5-1	Проміжний звіт: Реформа політики розвитку морських перевезень та План дій	Грудень 2009
WP5-2	Проміжний звіт: Керівництво портами та політика розвитку портів	Лютий 2010
WP5-3	Проміжний звіт: Документ про основи політики розвитку внутрішніх водних шляхів	Квітень 2010
WP5	Документ про основи політики розвитку морських перевезень: Висновки та рекомендації щодо стабільного реформування політики розвитку	Липень 2010
WP5	Документ про основи політики розвитку річкового транспорту: Висновки та рекомендації щодо стабільного реформування політики розвитку	Грудень 2010

Додаткові звіти та документи були підготовлені щодо Бюджетної підтримки сектора та рекомендацій відносно мінімізації впливу економічної кризи. Також було підготовлено комплексний звіт з коментарями щодо проекту закону про внутрішні водні шляхи, який було подано на розгляд в липні 2009р. у відповідь до запиту депутата парламенту України пана А.А. Давиденка, автора законопроекту.

## 2 Методологія

Дослідницька методологія, яка послідовно застосувалась для робіт в РП5, базувалась на чотириступеневому управлінському підході, а саме: створення концепції, розробка політики, створення стратегічних напрямків та розробка плану дій, як показано на Рисунок 1 нижче:

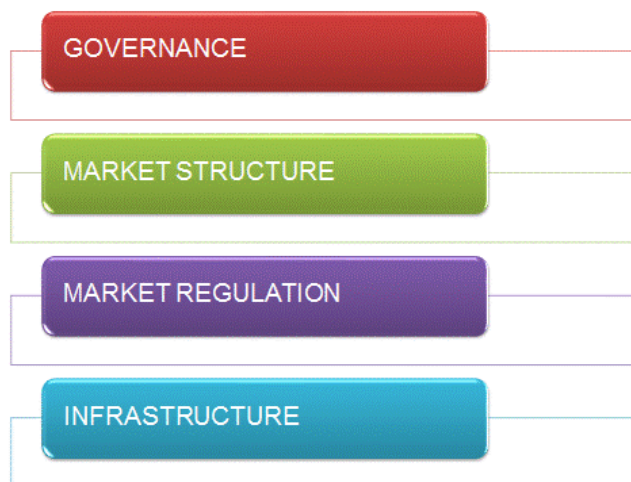
**Рисунок 1: Методологічний підхід до РП5**



*Джерело: Дослідницька група*

Роботи на різних рівнях було організовано у відповідності до декількох областей дослідження, як показано на Рисунок 2 нижче;

**Рисунок 2: Области дослідження**



*Джерело: Дослідницька група*

Цими різними сферами, на яких було зосереджене дослідження, були наступні:

- управління (governance): конкретно існуюча законодавча та адміністративна база;
- структура ринку (market structure): із зосередженням на географічних характеристиках та визначеної ієрархії різних систем та організацій-учасниць;
- регулювання ринку (market regulation): зростаюча роль приватного сектора та взаємодія з державними органами влади;
- інфраструктура (infrastructure): існуючі інвестиційні плани та зміни, необхідні для послідовної відповідності новим напрямкам політики розвитку та ринковим структурам.



### 3 Перспективи

#### 3.1 Морський сектор

Група проекту «Техніко-економічне обґрунтування розвитку портів України» в 2009р. розробила загальні прогнози для українських портів в цілому, як частину свого завдання щодо прогнозування вантажопотоків для трьох портів, включених в цей проект – Одеський, Іллічівський та Южний (Таблиця 2).

**Таблиця 2: Майбутні морські вантажопотоки (тис. тонн)**

Рік	Всього	Імпорт	Експорт	Транзит/каботаж	
	Тонни			Тонни	%
2010	113620	15411	61912	36297	32%
2011	118168	16573	64071	37525	32%
2015	137533	27704	66573	43257	46%
2020	162595	33092	72489	57014	54%
2025	205911	43214	87109	75587	58%

Джерело: на основі матеріалів проекту «ТЕО розвитку портів України»

Ці прогнози були переглянуті в 2010р. групою проекту разом з розрахунками майбутнього росту, отриманими з Планів перспективного розвитку декількох окремих портів, враховуючи, що такі оцінки були переважно докризовими, прив'язаними до конкретного порту, короткостроковими і могли включати подвійний розрахунок та завищену оцінку. Тому група проекту провела своє власне оцінювання на основі існуючих даних з використанням на першому етапі експериментального прогнозування (Таблиця 3).

**Таблиця 3: Майбутні обсяги вантажопотоків для відповідних портів України (тис. тонн)**

	2025	2020	2015	2011	2010
<b>МОРСЬКІ ПОРТИ ДУНАЮ</b>	<b>12989</b>	<b>11133</b>	<b>9278</b>	<b>5296</b>	<b>4513</b>
Рені	3247	3340	3062	1730	1474
Ізмаїл	9742	7793	6216	3495	2942
Усть-Дунайськ	-	-	-	35	63
<b>ОДЕСЬКА ОБЛАСТЬ</b>	<b>140095</b>	<b>104468</b>	<b>81645</b>	<b>77026</b>	<b>76378</b>
Одеса	30821	31341	26126	30811	31315
Іллічівськ	42029	29251	25310	20797	20622
Южний	67246	43877	30209	25419	24441
<b>ГИРЛОВІ ПОРТИ</b>	<b>37111</b>	<b>27277</b>	<b>21648</b>	<b>16850</b>	<b>15739</b>
Херсон	11133	8183	6494	5055	4722
Миколаїв	25978	19094	15154	11289	10073
Октябрськ	-	-	-	505	787
Дніпро-Бугський	-	-	-	-	-
Білгород-Дністровський	-	-	-	-	157
<b>МОРСЬКІ ПОРТИ КРИМУ</b>	<b>9278</b>	<b>12989</b>	<b>14071</b>	<b>4333</b>	<b>4050</b>
Євпаторія	2134	2987	3236	921	861
Севастополь	-	-	-	176	164
Ялта	-	-	-	102	95
Феодосія	2783	3897	4221	1208	1130
Керч	4361	6105	6614	1926	1800



	2025	2020	2015	2011	2010
<b>АЗОВСЬКІ ПОРТИ</b>	<b>32472</b>	<b>29689</b>	<b>27988</b>	<b>16850</b>	<b>15044</b>
Скадовськ	-	-	-	337	451
Бердянськ	4546	4453	4198	2359	2106
Маріуполь	27926	25236	23790	14154	12487
<b>РАЗОМ ВСІ ПОРТИ</b>	<b>231946</b>	<b>185557</b>	<b>154631</b>	<b>120354</b>	<b>115725</b>

Джерело: Дослідницька група

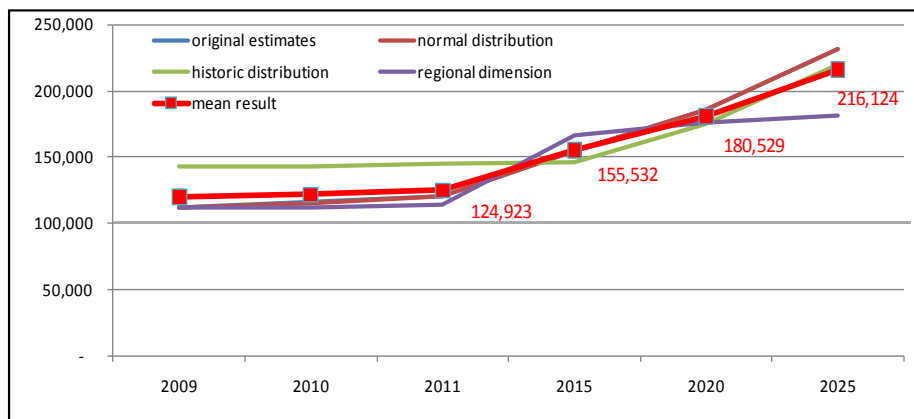
Експериментальне (точкове) прогнозування виявилось незадовільним, оскільки ріст розраховувався на основі штучно коректованих значень. Тому було виконане імовірнісне прогнозування, при якому всі можливі відхилення від майбутнього росту були змодельовані за допомогою комп'ютера без штучного втручання, і були проаналізовані, в першу чергу, тенденції, а не обсяги. Поєднані результати є показовими. Тоді як в 2009р. відхилення було низьким відносно обсягу (десь 10 млн. тонн), воно було високим у ймовірності. Проте, ситуація починає мінятися до 2015р., маючи вище відхилення в обсязі та ширшу ймовірність дистрибуції. Загальні результати щодо морських вантажопотоків підсумовано в Таблиця 4 та на Рисунок 3 нижче.

**Таблиця 4: Підсумкові результати імовірнісних прогнозів (тис. тонн)**

Загальний вантажообіг	2010	2011	2015	2020	2025
Початкові оцінки	115725	120354	154631	185557	231946
Нормальний розподіл	115677	120299	154611	185539	231934
Історичний розподіл	142870	145003	146194	175432	219290
Регіональний розмір	112344	114036	166695	175587	181326
У середньому	121654	124923	155532	180529	216124

Джерело: Дослідницька група

**Рисунок 3: Підсумкові результати імовірнісних прогнозів (тис. тонн)**



Джерело: Дослідницька група

Основними висновками прогнозування були наступні:

- економічна криза мала найбільший вплив на короткостроковий розвиток морських перевезень, а використання історичних даних можливо веде до завищеної оцінки вантажопотоків у період між 2009р. та 2011р., і в результаті для подальшого періоду оцінювання;
- в 2010р. очікувані вантажопотоки досягнуть 115 млн. тонн, що означає втрату майже 20 млн. тонн через кризу. Розраховане значення виглядає близьким до реальних показників, якщо дивитись на результати за перші 6 місяців даного року;



- повне відновлення почнеться в 2011р., але будуть потрібні декілька років для того, щоб відновити втрати та знову досягнути умовного росту вантажопотоків;
- до 2015р., ріст буде посилюватись, що приведе до обсягів в цьому 2015р., які ймовірно перевищать показники 2008р.

З прогнозів становиться ясно, що існує ступень невпевненості щодо ймовірних обсягів вантажопотоків через різницю в припущеннях та нестійкість ринку. Проте, різні прогнози співпадають в тому, що обсяги в 2025р. досягнуть близько 220 млн. тонн на рік.

### 3.2 Річковий транспорт

Надійна оцінка довгострокового росту є майже неможливою для річкового транспорту, враховуючи відсутність та розбіжності в історичних даних, стагнацію сектора та очевидну індіферентність відповідальних державних органів, а також руйнівний вплив нещодавньої економічної кризи. Єдиним практичним підходом було розглянути вантажопотоки на основі декількох різних підходів для того, щоб скласти правдоподібну довгострокову схему росту, яку можна було б використовувати як основу для імовірнісної оцінки майбутнього росту:

- *перший підхід* полягав в тому, щоб розглянути потенціал короткострокового теоретичного росту окремих прив'язаних вантажів, які теоретично досягнуть обсягу в 41,1 млн. тонн навалочних вантажів до 2015р.;
- *другим підходом* було розглянути як основний принцип відношення між ростом річкових вантажопотоків та ростом економіки відповідно до зростання Валового внутрішнього продукту (ВВП). Регресивний аналіз продемонстрував сильний зв'язок між ВВП та ростом річкових вантажопотоків;
- *третьім підходом* було відобразити майбутню ситуацію в Україні, використовуючи історичні дані та порівнюючи їх із вихідними орієнтирами розвитку ринку.

Проте, жоден з трьох підходів не виявився задовільним, а враховуючи високу невпевненість в роботі річкового транспорту, було прийняте імовірнісне прогнозування для того, щоб мінімізувати ризики неприйнятних «розбіжностей з реальністю». Використовуючи моделювання за методом Монте-Карло (MCS), майбутні річкові вантажопотоки було оцінено через визначення кількості всіх можливих значень, які міг би мати фактор росту та визначити відповідну ймовірність того, що конкретний фактор росту міг би мати місце («ймовірність події»). За допомогою програми MCS комп'ютер здійснив всі вагомні комбінації відібраних значень росту та надав всі можливі наслідки щодо обсягів вантажопотоків, виконуючи, таким чином, сотні тисяч аналізувань «що, якби» під час одного моделювання. Результати підсумовані в Таблиця 5.

**Таблиця 5: Підсумок прогнозів річкових вантажопотоків з використанням моделювання MCS (тис. тонн)**

	Фіксовано	RD	RD+new	HD	HD+new	В середньому	% росту (середній)
2010	5325	5325	5529	5529	15466	7435	18%
2011	6716	6716	7125	7125	17397	9016	11%
2012	7524	7524	8052	8052	19673	10165	21%
2013	10211	10211	10893	10893	21903	12822	9%
2014	11241	11241	12105	12106	23934	14125	17%
2015	14118	14118	15385	15387	25656	16933	38%
2016	21553	21550	23546	23550	45424	27125	8%
2017	22940	22934	25807	25812	49194	29337	8%
2018	24453	24444	28361	28367	53452	31815	8%



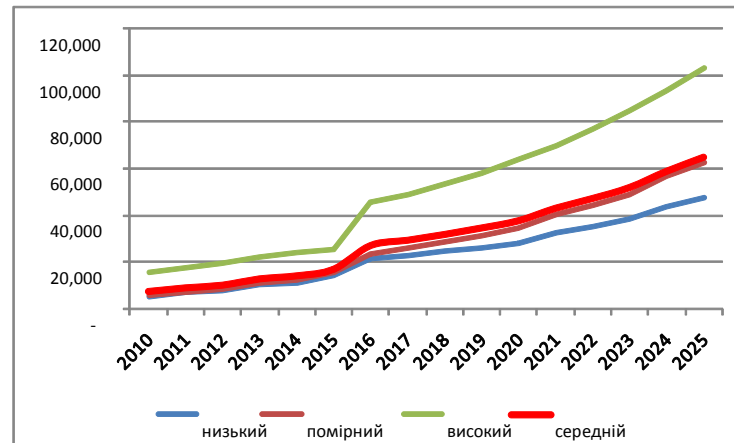
	Фіксовано	RD	RD+new	HD	HD+new	В середньому	% росту (середній)
2019	26102	26090	31246	31253	58263	34591	8%
2020	27900	27883	34508	34515	63687	37699	12%
2021	32471	32455	40245	40260	69825	43051	9%
2022	35280	35260	44408	44424	76772	47229	9%
2023	38414	38389	49111	49132	84598	51929	12%
2024	43965	43932	56486	56499	93448	58866	9%
2025	47867	47827	62496	62505	103491	64837	18%

RD = Випадкова дистрибуція HD = Історична дистрибуція + нове = додані змінні нові вантажопотоки

Джерело: Дослідницька група

Перекладання результатів різних моделювань у схему «традиційного» росту приводить до схеми, показаної на Рисунок 4.

Рисунок 4: Потенційний ріст річкового транспорту (тис. тонн)



Джерело: Дослідницька група

Результати показують, що ріст традиційних вантажопотоків є відносно стабільним, але можливість охоплення нових вантажопотоків може бути значним. При поєднанні нових та традиційних вантажопотоків обсяг річних перевезень міг би зрости від історично низького 2009р. до близько 45 млн. тонн до 2025р. (песимістичний сценарій росту). При найбільш оптимістичному сценарії, коли високі обсяги нових вантажопотоків зростають з кожним роком, річні перевезення можуть перевищити 100 млн. тонн. Середня оцінка свідчить про ріст до 60 млн. тонн в 2025р.

Тоді як оптимістична оцінка є мало ймовірною через дуже оптимістичне припущення щодо частки нових вантажопотоків, варіанти низького та середнього росту здаються більш реальними враховуючи, що:

- річні перевезення традиційних вантажів зросли майже втричі за період між 2001 та 2007 роками. Відтоді транспортування рікою все більше розглядається як альтернатива автомобільним та залізничним перевезенням цих традиційних вантажів. Попередня історична модель росту, таким чином, ймовірно повториться у період між 2010 та 2025 роками, і можна очікувати стійке зростання перевезень традиційних вантажів;
- існує зростаюче визнання значення перевезень река-море для широкої номенклатури вантажів, зокрема контейнерів, що може привести до високих обсягів вантажообігу;



- є ймовірним, що нові вантажі найдуть свій шлях по ріках, і можна очікувати, що в далекій перспективі можна буде охопити значну частку таких вантажів.

Наслідки економічної кризи, що майже зруйнували річні перевезення, свідчать про те, що ріст річних вантажопотоків до 2025р. буде, можливо, мати дуже мінливий рух. Існуюча невпевненість щодо сильного та стійкого відновлення економіки буде, дуже можливо, впливати на щорічні показники ефективності з високими піковими рівнями в одному році і різкими падіннями у наступному. Проте, у середньому щорічне зростання між 2010 та 2015 роками ріст може бути подвійним, за виключенням 2013р., коли є ймовірною перерва після трьохрічного відновленого зростання. Сильним поштовхом буде відновлення економіки разом з «відкриттям» річкового транспорту, як реальної альтернативи наземному транспорту.

Зокрема високий пік очікується в 2015р., коли є ймовірною «корекція» ринку. На цей момент зрілий і більш конкурентоздатний вид транспорту зможе підвищити рівень вантажопотоків у порівнянні з попередніми роками відновлення. Така корекція є неминучою завдяки позитивному впливу від сектора, який розвивається в напрямку вищої конкурентної здатності і тому із втратою в других секторах конкурентної переваги, що є явищем, яке спостерігається в інших частинах Європи. Така корекція очікується в районі 2015р., хоча вона може мати місце декілька років пізніше, переважно в залежності від бажання державних органів підтримати розвиток річкового транспорту.

## 4 Проблеми

### 4.1 Загальна проблематика

Оптимізм, що впливає з прогнозів щодо водного транспорту (морського та річкового) може бути матеріалізованим лише, якщо і коли деякі пропозиції відповідатимуть потребам попиту. Іншими словами, державні адміністративні органи мають встановити надійне оточення, що забезпечуватиме приватних інвесторів та операторів, що працюють у даному секторі, прозорою та недвозначною правовою базою, при якій інвестиційні ризики будуть прийнятними, а конкуренція буде безпристрасною.

Політичний крок є необхідним для підтримання стійкості сектора, тому що морська та річкова транспортні системи мають бути підготовленими до оптимістичного майбутнього розвитку української економіки, як було заявлено в програмному документі «*Транспортна стратегія України до 2020р.*»<sup>1</sup>. Відповідно до цього документу, українська економіка буде повністю відновленою після спаду у період 2009-2012рр., а у період 2013-2020рр. буде мати місце прискорення економічно-соціального розвитку з щорічним ростом ВВП на 6-6,5% протягом цього періоду.

Реальна проблема для обох секторів не є пов'язаною з недостатністю інфраструктури або пропускною спроможністю, але полягає в пошуку надійних рішень для наступних організаційних питань:

- недостатнє використання існуючої пропускної спроможності;
- складне управління та застаріли корпоративні структури;
- неефективне та непрозоре керівництво, основане на реагуванні на проблеми, а не на активних діях;
- невідповідна юридично-правова база.

В результаті цього український морський та річковий сектори мають тільки обмежену здатність для того, щоб реагувати на ринкові коливання або користуватися із зростаючим попитом на нових ринках, а також часто є нездатним відповідати до вимог вантажовідправників, судноплавних компаній або операторів (терміналів), які розробили стратегії розвитку бізнесу з конкретним врахуванням власної вразливості та непостійності ринку.

<sup>1</sup> Міністерство економіки та Інститут економічного прогнозування – 2009 <http://www.me.gov.ua>



## 4.2 Морський сектор

Щодо морського сектора, головні проблеми, що залишаються, є переліченими нижче:

- управління:
  - існуюча нормативно-правова база є архаїчною, а її відновлювання відповідно до європейських та міжнародних стандартів є повільним;
  - державною стратегією є просування моделі «портів-землевласників» та участі приватного сектору, але реальні дії свідчать про друге;
  - невпевненість, пов'язана із статусом портів, та регулювання суперечних політичних заходів заважають стійкому розвитку галузі та довірі інвесторів;
  - існує широкий набір складних та іноді суперечних правил та положень, що накладає зайві обмеження на процес роботи і веде до високих експлуатаційних витрат.
- регулювання ринку:
  - операції є обтяжені суворими правилами регулювання із складними та дорогими митними послугами, інспектуванням та іншими адміністративними заходами. Відсутність систематичного контролю за цими операціями з боку різних сторін дозволяє неприйнятні та у багатьох випадках незаконні умови, що нав'язуються для отримання навіть базових послуг;
  - відсутність ефективного керування дозволяє портам працювати у відносному вакуумі, що веде до неконтрольованої конкуренції між портами, фаворитизму, якій створюється через незаконні торговельні справи та неправомірні фінансові операції, негарантовані зміни в цінах та встановленні тарифів і хаос в керуванні контрактами та їх виконанням.
- структура ринку:
  - концентрування вантажів в Одеському регіоні є логічним явищем завдяки його центральному місцю розташування. Інші порти мають менш сприятливі географічні умови і виконуватимуть лише регіональні або місцеві функції;
  - вантажопотоки були непостійними, хоча і з постійним зростанням. Ріст, що спостерігався, відвів увагу до факту відсутності стійкості та стабільності цього росту, оскільки даний сектор є зокрема уразливим до змін в кон'юктурі ринку та коливань в економіці;
  - відсутність модернізації разом з необґрунтованими інвестиційними заходами веде до штучної та непотрібної конкуренції між портами;
  - хоча участь приватного сектора теоретично схвалюється, все одне залишається небажанням з боку державних органів та адміністрацій портів зменшити їхній контроль за портовими операціями та інвестуванням;
  - всі порти розробляють плани розвитку, направлені на охоплення однакових вантажопотоків. Альтернативне або спеціалізоване використання портів не береться до уваги. Плани розвитку портів не прив'язуються до їхніх географічних та територіальних обмежень, і не містять жодних показників економічної ефективності.
- інфраструктура:
  - морська інфраструктура в цілому є відповідною і при здійсненні запланованих інвестувань є здатною для прийняття обсягів вантажопотоків, що очікуються в майбутньому;
  - інвестиційна політика не відповідає меті встановлення «портів-землевласників». Інвестиції, що, як правило, є у відповідальності приватного оператора, все ще виконуються за рахунок державних грошей або, якщо притягуються приватні гроші, для них є необхідним політичне схвалення. З іншої сторони, інвестиції, що зазвичай



підпадають під відповідальність адміністрацій портів або уряду віддаються приватному секторові і часто становляться причиною напруженості і навіть юридичних сутичок;

- незважаючи на розмір домінуючих морських портів України, робота цих портів залишається недостатньою, певною мірою через те, що необхідні інформативно-комунікаційні технології не є доступними для ефективного управління інформацією або рухом суден та вантажів.\

### 4.3 Сектор річкового транспорту

Багато нестатків в галузі річкового транспорту є подібними, але більш явними, ніж ті, що існують в морському (портовому) секторі;

- управління:
  - відсутність навіть основної нормативно-правової бази робить даний сектор неконтрольованим та відкритим до будь-яких зловживань, які потім відлякують потенційних клієнтів;
  - безсистемна приватизація сектору річкових перевезень та постійні затримки в прийнятті основної законодавчої бази заважає встановленню комплексної політики в річковому транспорті та чіткій стратегії розвитку даного сектора;
  - робота річкового транспорту залежить від цілого ряду правил та положень, що накладають необґрунтовані обмеження на виробничу потужність та гнучкість і ведуть до створення високих експлуатаційних витрат.
- регулювання ринку:
  - використанню та розвитку виробничих потужностей перешкоджають суворі ринкові правила, такі як обмеження щодо міжнародного доступу, складні та дорогі митні послуги і нав'язування послуг із різними структурами тарифів;
  - загальна відсутність гарного управління та контролю, що веде до неконтрольованої конкуренції та фаворитизму в ціноутворенні та включенні тарифів; та
  - річковому транспортові протистоїть безперервна та постійно зростаюча явна та неявна неправильна конкуренція з боку автомобільного та залізничного транспорту з правилами та положеннями, що шкодять ринковим принципам та механізмам.
- структура ринку:
  - відсутність модернізації сектора веде до стагнації у розвитку та низьких перспектив росту;
  - зростання перевезень (до 2008р.) було породжене вантажопотоками до Київського порту через зліт ринку нерухомості завдяки економічному буму та будівництву, пов'язаним з ЄВРО 2012;
  - міжнародні вантажопотоки ріка-море були нестійкими з коливаннями до 50% на рік і представляють лише невелику частку від загальних обсягів вантажопотоків, що означає дуже низьке проникнення на ринок;
  - основне використання рік, пов'язане з перевезеннями традиційних малоцінних навалочних вантажів, та відсутність чітких перспектив зменшує бажання заінтересованих сторін інвестувати в нововведення та модернізацію;
  - більшість операторів віддає перевагу роботі з використанням застарілих ресурсів для того, щоб отримувати достатні доходи. Інвестиції вважаються високим ризиком у порівнянні з низькими або помірними доходами у віддаленому майбутньому. На думку деяких заінтересованих сторін, ринок є просто не готовим для застосування сучасного річкового транспорту;



- альтернативне використання внутрішніх водних шляхів не береться до уваги, і при цьому не існує ніякої нормативно-правової бази для будь-яких ініціатив, що могли б підвищити значність внутрішніх водних шляхів України.
- інфраструктура:
  - судноплавність на ріках ускладнюється через недостатнє технічне обслуговування річкової інфраструктури (шлюзи, мости тощо) та непослідовність в їхній експлуатації. Більша частина річкової інфраструктури потребує негайного відновлення, і велика частина має бути замінена у найближчому майбутньому;
  - система сигналізації та інші навігаційні засоби є відсутніми, а існуюче обладнання є пошкодженим або недостатньо придатним;
  - більшість річкових суден мають понад 25 років віку і потребують поновлення, а в багатьох випадках мають бути замінені;
  - порти та інші об'єкти інфраструктури є морально, а часто, і фізично застарілими. Експлуатаційна ефективність існуючих потужностей є дуже низькою, що веде до необоротного структурного та комерційного занепаду даного сектора; та
  - існують високі витрати на технічне обслуговування, що спричиняють підвищені експлуатаційні витрати та високі комерційні ціни ускладнюючи, таким чином, конкуренцію з іншими видами транспорту.

## 5 Концепція та розробка напрямків розвитку

### 5.1 Концепція

#### 5.1.1 Морський сектор

Українські порти мають бути ефективними як на рівні сумарних вигід (тривалість транзитної зупинки, час очікування суден, швидкість обробки вантажів та суден, час зберігання вантажів в портах, простота та рухливість процедур), так і в аспекті загальних витрат при заході в порт.

Українські порти мають принципово бути «портами-землевласниками», коли адміністрації портів має виключне право на використання території порту під свою відповідальність для того, щоб забезпечити розвиток, обслуговування, керівництво, експлуатацію, збереження та захист призначеної їм сфери діяльності. Як справжні порти-землевласники, українські порти матимуть сучасну інфраструктуру з гарним технічним обслуговуванням і бути повністю відкритими для приватних інвестицій для того, щоб забезпечити надання портових послуг і здійснення портових операцій. Комерційні стосунки між адміністрацією порту та приватним оператором або постачальником послуг матимуть вигоду від об'єднаного адміністрування із спрощеними процедурами, що є повністю прозорими та базуються на договорах концесії, розробленими відповідно до найкращих міжнародних стандартів та практики, уникаючи будь-яких умов або процедур, що сприяють одній стороні або створюють перешкоди для іншої.

Керування галуззю має бути прозорим та ефективним з чітким розподілом сфер відповідальності та ресурсів. Морський сектор має бути приведений у повну відповідність до міжнародних стандартів та функціонувати згідно з правилами та положеннями ЄС, ІМО та ВТО.

Український флот має бути сучасним, екологічно чистим, зареєстрованим в постійно поновленому судовому реєстрі, а також бути сертифікованим визнаними міжнародними агентствами сертифікації на основі постійних оглядів. Всі судна під українським прапором мають експлуатуватись гарно підготовленими професіоналами під умілим та прозорим керуванням.

#### 5.1.2 Сектор внутрішніх водних шляхів

Експлуатація українських внутрішніх водних шляхів має бути всебічною та повністю інтегрованою з містами, що розташовані на берегах цих рік. Всі послуги, що надаються, мають бути ефективними як на рівні сумарних вигід, так і в аспекті витрат на використання.



Експлуатація річкової інфраструктури має знаходитись у відповідальності приватного сектора із усвідомленням того, що він користується державною власністю, для чого повинен гарантувати розвиток, технічне обслуговування, експлуатацію, зберігання та захист. Державний сектор має діяти як регулювальник експлуатації інфраструктури внутрішніх водних шляхів та ефективно і по-дійовому керувати внутрішніми водними шляхами через «компанію управління внутрішніми водними шляхами» на комерційній основі і у відповідності до виробничого контракту, підписаного з урядом.

Керівництво внутрішніми водними шляхами має гарантувати прозорість процедур щодо схвалення та призначення приватних концесій та діяти відповідно до принципів добросовісного керівництва. Всі договори мають розроблятися на основі міжнародних стандартів та практики, уникаючи будь-яких умов або процедур, що сприяють одній стороні або створюють перешкоди для іншої.

Законодавство щодо внутрішніх водних шляхів має включати всі міжнародні конвенції і бути у повній відповідності до законодавчої бази ЄС. Законодавство, між іншим, має передбачати високе екологічне значення національних внутрішніх водних шляхів та забезпечувати справедливу збалансованість економічного, соціального та екологічного аспектів щодо рік та озер.

Річкові перевезення вантажів і пасажирів мають бути міжнародними і національними з використанням транспорту река-море, що представляє важливу частку загальних вантажопотоків по ріці Дніпро.

## 5.2 Розробка напрямків розвитку

### 5.2.1 Направлення напрямків розвитку

Ключовими цілями напрямків розвитку мають бути:

- переорієнтування та скорочення штатів адміністрації;
- збільшення ролі приватного сектора;
- модернізація галузі.

Нова політика розвитку морського та річкового секторів має концентруватись на чотирьох напрямках:

1. Політика:
  - a. сучасне законодавство;
  - b. нове управління;
  - c. відповідна правова база.
2. Ринок:
  - a. відкритість ринку;
  - b. рівний доступ;
  - c. приватне підприємництво.
3. Інфраструктура та обладнання:
  - a. інфраструктура з гарним технічним обслуговуванням та сучасним обладнанням;
  - b. сучасний флот;
  - c. професійна логістика.
4. Людські ресурси:
  - a. професійність;
  - b. достатня кількість;



- с. відповідна навчальна база.

### 5.2.2 Морський сектор

У світлі нового підходу план дій має притримуватись ряду ключових принципів, що відображають реальності «на місці»:

1. В *короткостроковій перспективі* увага має бути сфокусованою на досягненні *негайного початку послідовної програми адміністративної та нормативної реформ* через:
  - a. прискорення адоптації законодавства ЄС;
  - b. реформування адміністрації та заміна політики втручання на регуляторні зобов'язання;
  - c. встановлення портів-землевласників та посилення їхньої позиції;
  - d. реформування політики інвестування в інфраструктуру та перегляд планів;
  - e. інвестування в людські ресурси та пристосування кількості до потреб;
2. В *середньостроковій перспективі* зусилля мають бути направлені на *посилення* розвитку сектора через наступне:
  - a. зміцнення лібералізації ринку;
  - b. прискорення модернізації через використання участі приватного сектора;
  - c. ініціювання альтернативного використання морських та узбережних засобів;
3. Нарешті, в *довгостроковій перспективі*, зусилля мають бути сконцентровані на *стійкому розвитку* даного сектора як невід'ємної частини всієї транспортної пропозиції. У центрі особливої уваги в цей час мають бути:
  - a. інтегрування морських портів в інтермодальні транспортні системи;
  - b. модернізація та автоматизація менеджменту та операцій у портах;
  - c. об'єднання альтернативних способів використання морської та узбережної інфраструктури.

### 5.2.3 Сектор внутрішніх водних шляхів

Під час реалізації нових напрямків розвитку план дій має притримуватись ряду ключових принципів, що відображають реальності «на місці»:

1. В *короткостроковій перспективі* увага має бути сфокусованою на досягненні *негайного початку послідовної програми адміністративної та нормативної реформ* для ефективного публічного функціонування через:
  - a. визнання комплексної структури внутрішніх водних шляхів, зокрема такої, що дозволяє сукупну експлуатацію ріки та річкових берегів;
  - b. реформування адміністрації та встановлення Річкової адміністративної компанії або компаній;
  - c. прийняття основної нормативно-правової бази;
  - d. прискорення адаптації законодавчих норм ЄС до національних законів;
  - e. прийняття рішень щодо основної нормативно-правової бази для державного фінансування та державної участі в інвестуваннях інфраструктури;
  - f. підтримка ініціатив відносно модернізації річних перевезень та розвиток інноваційних та альтернативних підходів у використанні річкової інфраструктури.



2. В *середньостроковій перспективі* зусилля мають бути направлені на *посилення* розвитку сектора через наступне:
  - a. посилення попередніх заходів з реформування та максимізація оперативної автономності річкової адміністрації (адміністрацій);
  - b. подальша модернізація сектора для того, щоб дозволити вдосконалення взаємодії річкового транспорту з іншими видами транспорту;
  - c. прискорення модернізації;
  - d. ініціювання альтернативних підходів до використання річкових потужностей;
  - e. створення позитивного іміджу сектора;
  - f. інвестування в людські ресурси.
3. Нарешті, в *довгостроковій перспективі*, зусилля мають бути сконцентровані на *стійкому розвитку* даного сектора не тільки як невід'ємної частини всієї транспортної пропозиції, але як частини економічного, соціального та природного оточення України. У центрі особливої уваги в цей час мають бути:
  - a. Інтегрування річкового транспорту в мультимодальну та інтермодальну транспортні системи як відносно пасажирів, так і вантажів;
  - b. подальше вдосконалення сполученості з наземною транспортною мережею та морськими портами;
  - c. модернізація та автоматизація обладнання та операцій через надання більшої уваги впровадженню систем автоматизованої інформації та керування вантажопотоками;
  - d. подальший розвиток альтернативних підходів до використання річкової інфраструктури.

## 6 Законодавча та адміністративна реформи

### 6.1 Нормативно-правова база

Законодавчу базу для політики розвитку морського та річкового транспорту можна згрупувати навколо чотирьох ключових законів<sup>2</sup>:

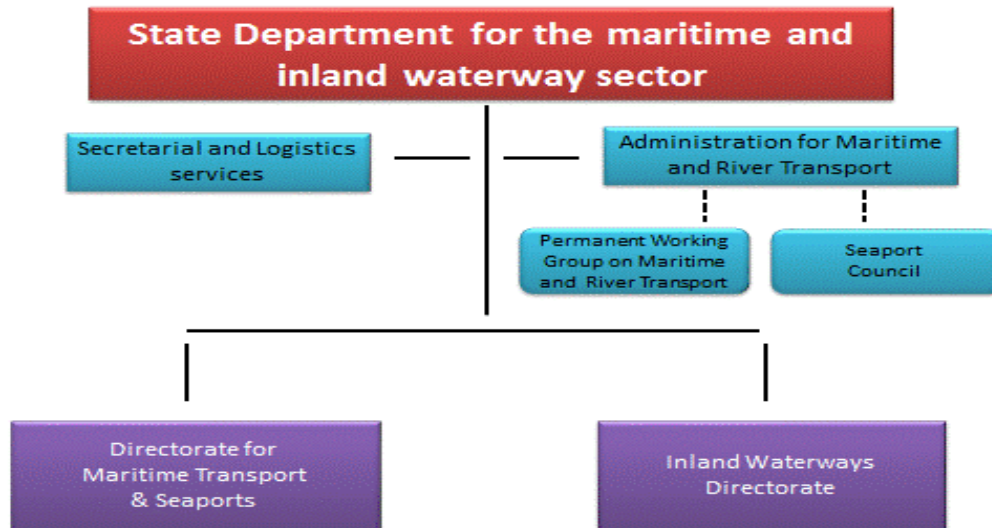
1. *Закон про Державний департамент морського та річкового транспорту*, що узаконює нову структуру Департаменту і визначає його вповноваження та сфери відповідальності у відповідності до запропонованих вище адміністративних реформ та принципу «Уряд як керівник»;
2. *Кодекс торговельного мореплавства*, що регулює транспортування в територіальних водах для морських та річкових суден – фактично поновлення існуючого Кодексу;
3. *Закон про морські порти*, що регулює організаційно-адміністративну структуру, включаючи структуру власності, беручи до уваги існуючу власність на землю з боку муніципалітетів або Фонду держмайна та фактичну власність на акваторії портів з боку Водного фонду України;
4. *Закон про внутрішні водні шляхи*, що регулює керування ріками України та водною інфраструктурою і встановлює нормативні положення щодо експлуатації водних шляхів, включаючи, але не обмежуючись, комерційні річкові перевезення вантажів та пасажирів.

Запропонований новий Закон про Державний департамент морського та річкового транспорту замінить Резолюцію №584 КМ України від 30 березня 2000р. «Про встановлення Державного

<sup>2</sup> Законодавча база має бути встановлена Законами України, що мають перевагу над резолюціями кабінету та міністерськими наказами, всі з яких є необхідними для вторинних нормативних актів та встановлення технічних та експлуатаційних умов.

департаменту морського та річкового транспорту (Укрморрічфлот)», але буде залежати від законів про роботу уряду України, таких як Закон «Про кабінет міністрів України» та Наказ Президента «Про встановлення Міністерства транспорту та зв'язку України». Завдяки новому закону основна адміністративно-правова структура для керування морським та річковим транспортом стане консолідованою з чітким розподілом між морським та річковим транспортом, як показано на Рисунок 5.

**Рисунок 5: Адміністративно-правова структура для секторів морського та річкового транспорту**



Джерело: Дослідницька група

Адміністрація морського та річкового транспорту, що вже існую в структурі МТЗУ, буде прямо підпорядковуватись Заступнику міністра, стаючи, таким чином, відправною точкою для чіткого керівництва з відповідальністю за відповідність до вимог національної та міжнародної нормативно-правової бази, розробку напрямків розвитку та стратегії, нагляд за роботою галузі та забезпечення техніки безпеки та охорони.

Завданнями адміністрації будуть:

1. координація та вибір пріоритетів інвестування;
2. формулювання напрямків розвитку, стратегії та розробку планів дій в координації з двома Консультативними комітетами, що включатимуть партнерів даного сектора:
  - a. Рада морських портів, що включатиме відповідних партнерів з портового сектора та відіграватиме консультативну роль щодо питань розвитку морських портів; та
  - b. Постійна робоча група з морського та річкового транспорту, що надаватиме консультації відносно загальної політики розвитку морського та річкового транспорту.
3. нагляд за реалізацією політики розвитку морського та річкового транспорту;
4. координація з іншими міністерствами та організаціями;
5. допомога Торгово-промисловій палаті України в питаннях арбітражу<sup>3</sup>.

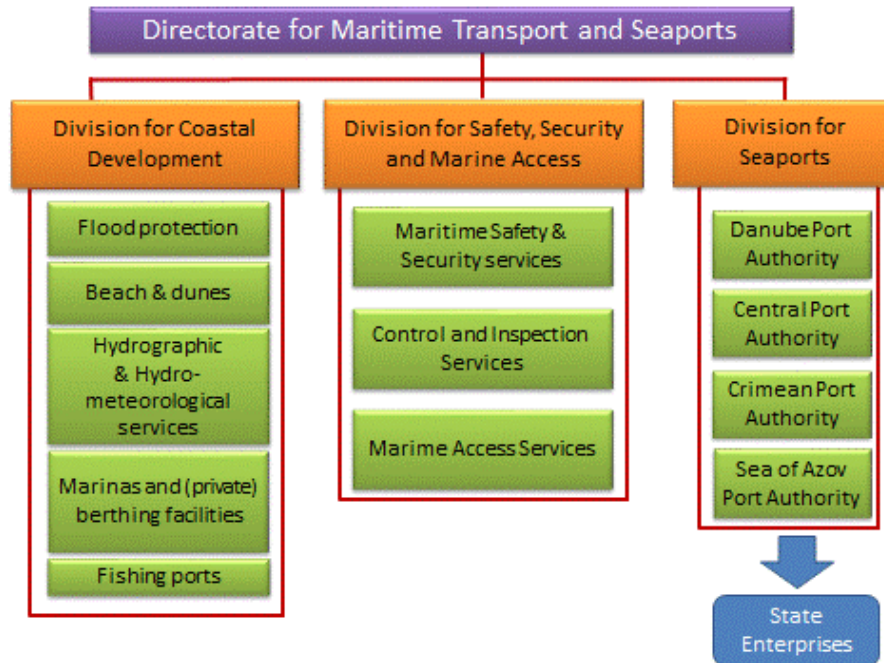
<sup>3</sup> У відповідності до Правил Міжнародного арбітражного суду та Морської арбітражної комісії, як оговорено в Додатку до Закону України про Міжнародний комерційний арбітраж від 24 лютого 1994р.

## 6.2 Постійні адміністративні структури

### 6.2.1 Морський сектор

Дирекція морського транспорту та морських портів буде відповідальною за реалізацію політики розвитку та нагляд за морськими портами та морським транспортом. Для здійснення своїх завдань Дирекція матиме три відділи з підрозділами, яка показано на Рисунок 6.

Рисунок 6: Структура Дирекції морського транспорту та морських портів



Джерело: Дослідницька група

#### Підрозділ розвитку узбережжя

Підрозділ розвитку узбережжя буде поєднувати всі служби, необхідні для гарантування стійкого і відповідального розвитку узбережжя із захистом популяції та збереженням екологічної цінності узбережжя:

- захист від повеней та інших стихійних лих;
- розвиток пляжів та відновлення дюн на основі економічних, соціальних та екологічно прийнятних критеріїв;
- управління маринами, рибними портами та іншими місцями швартування;
- гідрографічні та метеорологічні служби.

#### Підрозділ безпеки, охорони та морських підходів

Даний підрозділ буде складатись з трьох відділів: відділ морської безпеки та охорони, контрольно-інспекційний відділів, та відділ морських підходів. Існуючі організації, що притягнуті до цих видів діяльності мають бути вдосконалені та інтегровані в ці три відділи.

Відділ морської безпеки та охорони складатиметься з двох одиниць:

- Агентство з морської безпеки буде державним агентством, що координуватиме всі підприємства та організації, що пов'язані з безпекою на морському транспорті та підтримують зв'язок з Європейським агентством з безпеки на морі (EMSA). Дане агентство також буде підтримувати режими контролю в українських портах, перевіряти класифікаційні організації, розробляти методикку розслідування нещасних випадків та здійснювати нагляд за встановленням Системи управління рухом суден та



інформаційного забезпечення (VTMIS) в українських водах. Воно буде працювати через два дочірні агентства, а саме:

- ДП «Дельта-Лоцман», відповідальне за послуги з лоцманського проведення; та
- ДП «Морська аварійно-рятувальна служба», відповідальне за аварійно-рятувальні послуги.
- Агентство з морської безпеки, що було встановлене як державне підприємство в 2004р. і має спеціальні повноваження щодо охорони суден і портових споруд та координації з Регістром судноплавства України. Дане агентство охороняє морську промислову інфраструктуру у відповідності до Глави XI-2 конвенції SOLAS74 та Кодексу ISPS. Крім того, дане агентство здійснює оцінювання безпеки суден в координації Регістром судноплавства та співпрацює з іншими агентствами з інших країн відносно всіх питань, що відносяться до його відповідальності.

*Контрольно-інспекційний відділ* буде організовано у складі наступних чотирьох одиниць:

- Генеральна державна інспекція України з безпеки на морі, яка наглядає за Регіональною державною морською інспекцією, яка, в свою чергу, наглядає за роботою капітанів портів в різних морських портах;
- Регістр судноплавства України для морських суден;
- Держфлотінспекція для річкових суден та маломірних суден;
- Інспекція з питань підготовки та атестації моряків, яка забезпечує надання підготовки та атестації у відповідності з Міжнародною конвенцією з підготовки та атестації моряків і несення вахти (конвенція STCW із поправками).

*Відділ морських підходів* забезпечуватиме захист, управління та технічне обслуговування всіх морських підхідних каналів та інших водних транзитних коридорів до українських портів, морів та рік. Даний відділ матиме три оперативні одиниці, а саме:

- відділ днопоглиблення: відповідальний за днопоглиблення на морських підхідних каналах, в морських портах та біля причалів, що підпадають під урядову юрисдикцію, включаючи усунування решток суден, захист рік та морського дна тощо;
- відділ інфраструктури: відповідальний за будівництво, технічне обслуговування, зберігання та розширення некомерційної інфраструктури;
- відділ районного управління: відповідальний за управління та контроль за державними землями впродовж підхідних маршрутів.

### ***Підрозділ морських портів***

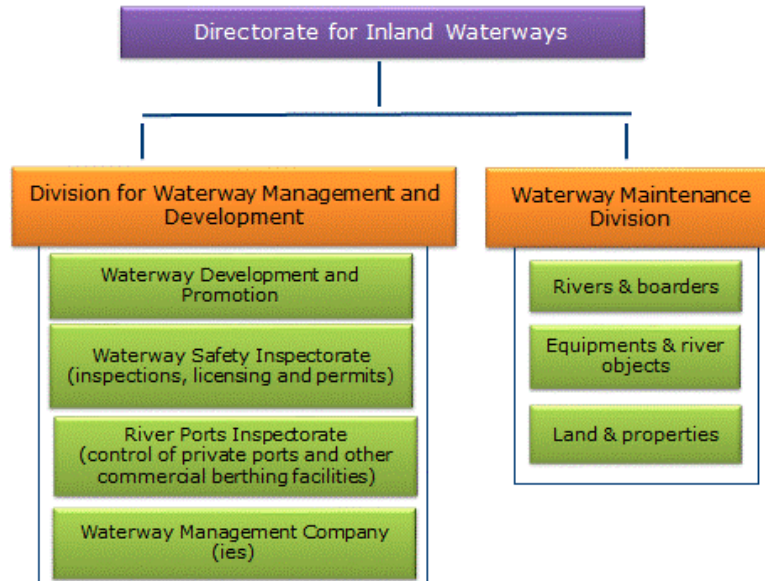
Новий розподіл сфер відповідальності має ієрархічну логіку:

- загальна політика розвитку морського транспорту та портів і пов'язана з нею розробка стратегії, включаючи нормативно-правову базу, розробляється в рамках Державного департаменту морського та річкового транспорту, що є частиною МТЗУ;
- остаточне доопрацювання та реалізація політики розвитку для морських портів та морського транспорту буде у відповідальності Дирекції морського транспорту та морських портів;
- підрозділ морських портів контролюватиме портові операції через чотири Регіональні портові адміністрації;
- адміністрації морських портів будуть спрямовувати діяльність «адміністраторів» портів, що відповідатимуть за щоденну роботу портів.

### 6.2.2 Сектор внутрішніх водних шляхів

Визначаючи важливість внутрішніх водних шляхів, має бути встановлено Дирекцію внутрішніх водних шляхів для того, щоб підвищити управлінський рівень і забезпечити стійкий розвиток даного сектора. Як показано на Рисунок 7, дана Дирекція працюватиме через два підрозділи: один з керівництва та розвитку сектора і другий з технічного обслуговування інфраструктури та обладнання внутрішніх водних шляхів. Кожний з двох підрозділів буде далі поділений на декілька відділів із функціями, що відповідають новій ролі уряду, яка зараз спрямована на (якісне) керівництво, а не на пряме втручання в дію сектора та комерційні операції.

Рисунок 7: Структура Дирекції внутрішніх водних шляхів



Джерело: дослідницька група

Підрозділ керівництва та розвитку внутрішніх водних шляхів працюватиме через три спеціальні відділи: один, відповідальний за розвиток та рекламу внутрішніх водних шляхів, другий, що забезпечуватиме безпеку судноплавства на внутрішніх водних шляхах, і, нарешті, третій, що здійснюватиме нагляд за приватними портами та причальними спорудами. Буде створено четвертий відділ для нагляду за Компанією (компаніями) керівництва внутрішніми водними шляхами – державними компаніями, встановленими для керівництва внутрішніми водними шляхами на комерційній основі.

Відділ розвитку та реклами внутрішніх водних шляхів координуватиме рекламну діяльність щодо збільшення сфер діяльності водного транспорту. З початку така діяльність вимагатиме (фінансової) підтримки з боку уряду, оскільки даний сектор не є привабливим і знаходиться у застої, але після досягнення стабільності ця функція може перейти до відповідальності однієї чи більше спеціалізованих галузевих організацій.

Інспекція з безпеки внутрішніх водних шляхів координуватиме питання нагляду на внутрішніх водних шляхах, які юридично відносяться до вповноважень муніципалітетів та вимагають особливих вповноважень, пов'язаних із безпекою робіт на ріках через інспектування та видання ліцензій та дозволів. Буде необхідним ряд законодавчих документів для того, щоб забезпечити ефективне керівництво, включаючи основні правила та положення з використання внутрішніх водних шляхів та озер України, правил та положень щодо судноплавства на ріках та мінімальні вимоги та зобов'язання для екіпажів річкових суден.

Інспекція річкових портів є особливо важливою для контролю за річковими портами, які після приватизації встановились як акціонерні компанії, з яких найважливіші є у власності та керуванні декількох приватних річкових транспортних компаній і тому є схильними до нечесної практики. Дана інспекція захищатиме вільну та чесну конкуренцію через забезпечення того, що поєднані



власник порту та транспортна компанія не зловживатимуть привілейованою позицією для створення переваг через обмеження до користування портом або мінливі портові тарифи. Вона також буде відповідальною за гарантування через необхідні заходи контролю та нагляду, що операції в приватних портах та з боку річкових транспортних компаній відповідають чинному законодавству та нормативним документам і що обладнання, потужності та інші нерухомі й рухомі активи є у безпеці і відповідають офіційним стандартам.

Нарешті, фактичне керівництво внутрішніми водними шляхами буде організовано через державну компанію, що працює на комерційній основі і регулюється «виробничим контрактом». Існуюча «Адміністрація річкових портів» буде, таким чином, відділена від МТЗУ та перетворена у компанію управління внутрішніми водними шляхами або, якщо буде вважатися більш відповідним враховувати велике географічне охоплення, в різні компанії управління внутрішніми водними шляхами. Всі неприватизовані об'єкти разом з приблизно 170 гідротехнічними спорудами, що є зараз у відповідальності «Адміністрації річкових портів», а також надання певних поромних послуг (ті, що можуть вважатись *дотаціями для надання суспільних послуг*) будуть передані до управлінської компанії, тоді як всі інші комерційні види діяльності, зокрема ремонт суден, будуть повністю відділені від адміністративної компанії і, більш ймовірно, приватизовані.

*Підрозділ технічного обслуговування внутрішніх водних шляхів буде забезпечувати зобов'язання уряду щодо відновлення застарілої інфраструктури та споруд і забезпечувати відповідне технічне обслуговування для того, щоб гарантувати безпечне використання внутрішніх водних шляхів. Відділ технічного обслуговування буде здійснювати роботу через три організаційні одиниці: одну, пов'язану з ріками та берегами рік, другу, що пов'язана з обладнанням, річковою інфраструктурою та потужностями, і третю, що відповідатиме за державні землі і майно впродовж рік. Технічне обслуговування включатиме:*

- інспекції (включаючи поновлення бази даних щодо річкової інфраструктури);
- планування та розроблення бюджету робіт з технічного обслуговування (щорічний план робіт з технічного обслуговування);
- забезпечення фінансування із статей державного бюджету;
- передача на підряд робіт з технічного обслуговування на основі процедур тендерних торгів;
- нагляд за роботами;
- втручання, включаючи розробку кошторисних витрат на ремонт та/або заміну обладнання у випадку пошкоджень інфраструктури.

### 6.3 Сучасна законодавча база

Резолюція міністра транспорту «Про» від 18 засади адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу лютого 2006р., встановлює схему заходів щодо наближення українського законодавства до *acquis communautaire*. Проте, рух уперед є все ще дуже повільним, а інколи бракує систематичного підходу.

#### 6.3.1 Морський сектор

На додаток до комплексного огляду чинного законодавства та пов'язаної з ним адаптації правил та положень ЄС до національних законів два основних закони є імперативними для функціонування морської галузі: Кодекс торговельного судноплавства та Закон про порти.

Кодекс торговельного судноплавства (КТС) має зазнати капітальної ревізії або бути замінений на новий КТС, який би включав численні поновлення та адаптував би відповідні статті законодавства ЄС до єдиного українського морського права. Новий кодекс регулюватиме зокрема наступні питання:

1. Обсяг Кодексу – подібно до положень існуючого Кодексу;



2. Функціонування торговельного судноплавства та відповідну систему ліцензування осіб та компаній, що працюють в даній сфері, що також включатиме Директиву ЄК 2001/25/ЕС щодо мінімальних обсягів підготовки моряків;
3. Майнові спори (чинна Стаття 8), пов'язані з торговельним мореплавством – як у чинному кодексі;
4. Умови володіння суднами та мінімальні зобов'язання – як у чинному кодексі;
5. Реєстрація суден, сертифікація та система інспектування, поновлені за рахунок законодавства ЄС, щодо проектування суден та їхньої безпеки, зокрема:
  - a. Положення (ЄК) 417/2002 про прискорене введення в дію вимог щодо подвійних каркасів або подібних вимог конструкції для танкерів з одинарними каркасами;
  - b. Положення (ЄК) 782/2003 про заборону оловоорганічних сполук на суднах; та
  - c. Директива 2003/25/ЕС про спеціальні вимоги до остійності пасажирських поромів типу ро-ро;
6. Арешти та звільнення суден – як в Розділі 4 Глави II Кодексу;
7. Юридичний статус екіпажів суден із окремою увагою до чинного законодавства ЄС, що включає:
  - a. Директива 2002/6/ЕС про вимоги щодо техніки безпеки та охорони здоров'я на борту;
  - b. Directive 92/29/ЕС про організацію робочого часу моряків на борту, включаючи додаток;
  - c. Директива 1999/95/ЕС про застосування положень, що стосуються робочого часу моряків на борту суден;
8. Юридичний статус та функціонування морських портів України, поновлений спеціальними положеннями законодавства ЄС, що відносяться до суден в морських портах, такими як Директива 2001/96/ЕС щодо встановлення гармонізованих вимог та процедур стосовно безпечного навантаження та розвантаження балкерів та Директива 2000/59/ЕС про портове устаткування для прийняття відходів з суден та залишків вантажу;
9. Нагляд за судноплавством в порту потребує поновленого переліку причин, через які можна заборонити відплиття судна з морського порту (поновлена Стаття 91 існуючого Кодексу) та адаптувати відповідні положення ЄС, зокрема:
  - a. Директива 94/57/ЕС про спільні правила та стандарти інспектування суден;
  - b. Директива 95/21/ЕС щодо застосування міжнародних стандартів корабельної безпеки, запобігання забрудненню та умов проживання і праці на борту;
  - c. Директива 2002/6/ЕС щодо звітних формальностей для суден, що прибувають та/або відбувають з портів держав-членів Співтовариства.
10. Навігаційні умови в межах територіальних вод з переглядом положень відносно використання лоцмана на основі Директиви ЄС 79/115/ЕС, яка регулює обов'язкове лоцманське проведення лоцманами відкритого моря в закритих морських районах, а також приведення до відповідності з Директивою ЄС 2002/59/ЕС про впровадження системи інформації та моніторингу руху суден Співтовариства, мати плани дій на випадок непередбачуваних обставин для суден, що зазнають біди (місця притулку), обов'язок для суден бути обладнаними реєстраторами даних рейсу та правилами щодо розслідувань нещасливих випадків на морі;
11. Організація та регулювання морських перевезень вантажів, включаючи каботаж та договори про фрахтування, та інші документи, такі як комерційний графік, коносамент або інші письмові докази, як в чинному кодексі;



12. Організація та регулювання морських перевезень пасажирів, включаючи ручний та реєстрований багаж, поновлені на основі;
  - a. Директива 98/18/ЄС про правила та стандарти безпеки для пасажирських суден;
  - b. Директива 2003/25/ЄС про спеціальні вимоги до остійності пасажирських поромів типу ро-ро.
13. Питання, пов'язані із суднами для перевезень вантажів та пасажирів, Глава VI чинного кодексу;
14. Безпека та охорона в територіальних водах та в портах, що має бути доповнено суттєвими законодавчими документами ЄС, зокрема:
  - a. Положення ЄК 336/2006 про реалізацію міжнародного кодексу з управління безпекою;
  - b. Директива 2005/65/ЄС про посилення охорони портів;
  - c. Положення ЄК 725/2004 про посилення охорони суден та портових споруд;
  - d. Положення ЄК 324/2008 щодо проведення інспекцій, пов'язаних з безпекою на морі.
15. Правове регулювання, пов'язане з побічними аспектами морських перевезень, залишається як в чинному кодексі.

*Закон про морські порти* є важливим для конкурентної здатності транспортного комплексу України на глобальному рівні і тому має бути у відповідності до міжнародних стандартів із впровадженням п'яти провідних принципів:

1. Контрольована автономія адміністрацій портів відносно керівництва та розвитку морських портів в координації з відповідальністю регіональної портової адміністрації;
2. Збільшена гнучкість адміністрацій портів в питаннях портових робітників та іншого персоналу;
3. Зобов'язання адміністрацій портів стати «приватною компанією з на базі господарського розрахунку»;
4. Чіткі і прозорі відношення між адміністраціями портів та державними органами;
5. Спрощені та цільові методи ведіння політики в сфері фінансування та розвитку.

Запропонований новий закон вдосконалив структуру нормативно-правової бази через повне встановлення портів-землевласників, коли не тільки операції на терміналах, але також велика кількість не спеціалізованих портових послуг будуть віддаватись у підряд приватному секторові, залишаючи для адміністрацій портів лише функції нагляду. Новий закон має також встановити як загальний принцип щодо питання володіння землею та акваторією в межах порту, які не можуть віддаватись у власність суб'єктів приватної діяльності, але мають залишатись у державній власності, при цьому адміністрації портів матимуть виключні права на користування.

Більша частина законодавчих документів ЄС все ще потребує поступової адаптації. Основні правила та нормативи ЄС, що мають бути реалізовані, підсумовано в таблиці 6.

**Таблиця 6: Основні законодавчі документи ЄС для адаптації до законодавства України**

Документ	Назва	Щодо	Строки
Директива Ради Європи 94/57/ЄС від 22 лютого 1994р.	Про спільні правила та стандарти щодо інспектування суден і організації нагляду та щодо відповідної діяльності морських адміністрацій, включаючи перелік визнаних організацій	Безпека (державна прапору)	5 років
Розпорядження (ЄК) 336/2006 Європейського Парламенту та Ради Європи 15/02/2006	Про реалізацію міжнародного кодексу з управління безпекою в межах Співтовариства та із скасуванням Положення Ради Європи №3051/95	Безпека (державна прапору)	3 роки



Документ	Назва	Щодо	Строки
Директива Ради Європи 95/21/ЄС від 19 червня 1995р.	Щодо застосування відносно суден, що користуються портами Співтовариства та ходять у водах під юрисдикцією країн-членів, міжнародних стандартів корабельної безпеки, запобігання забрудненню та умов проживання і праці на борту	Безпека (держжава порту)	5 років
Директива 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради Європи 27/06/2002	Про впровадження системи інформації та моніторингу руху суден та вантажів Співтовариства та із скасуванням Директиви Ради Європи 93/75/33С	Моніторинг руху вантажів	5 років
Директива Ради Європи 98/18/ЄС 17 березня 1998р.	Про правила та стандарти безпеки для пасажирських суден	Технічні та експлуатаційні інструкції (пасс.)	3 роки
Директива Ради Європи 1999/35/ЄС від 29 квітня 1999р.	Про систему обов'язкового нагляду за безпечним функціонуванням регулярних перевезень поромом типу ро-ро та швидкісними пасажирськими суднами	Технічні та експлуатаційні інструкції (пасс.)	3 роки
Директива 2003/25/ЄС Європейського Парламенту та Ради Європи	Про спеціальні вимоги щодо остійності пасажирських поромів типу ро-ро	Технічні та експлуатаційні інструкції (пасс.)	3 роки
Розпорядження (ЄК) 417/2002 Європейського Парламенту та Ради Європи 18/02/2002	Про прискорене введення в дію вимог щодо подвійних каркасів або подібних вимог конструкції для танкерів з одинарними каркасами із скасуванням Положення Ради Європи 2978/94	Технічні та експлуатаційні інструкції (нафта)	3 роки
Директива 2001/96/ЄС Європейського Парламенту та Ради Європи 04/12/2001	Щодо встановлення гармонізованих вимог та процедур стосовно безпечного навантаження та розвантаження балкерів	Технічні та експлуатаційні інструкції (навалочні вантажі)	5 років
Директива 2001/25/ЄС Європейського Парламенту та Ради Європи 4/04/2001	Про мінімальний обсяг підготовки моряків	Технічні та експлуатаційні інструкції (екіпаж)	3 роки
Директива 2000/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради Європи 27/11/2000	Про портове устаткування для прийняття відходів з суден та залишків вантажу	Екологія	5 років
Розпорядження (ЄК) 782/2003 Європейського Парламенту та Ради Європи 14/04/2003	Про заборону оловоорганічних сполук на суднах	Екологія	5 років
Директива 2002/6/ЄС Європейського Парламенту та Ради Європи 18/02/2002	Щодо звітних формальностей для суден, що прибувають та/або відбувають з портів держав-членів Співтовариства	Екологія	5 років
Директива Ради Європи 92/29/ЄС 31 березня 1992р.	Про мінімальні вимоги техніки безпеки та охорони здоров'я при наданні медичних послуг на борту суден	Соціальні умови	3 роки
Директива Ради Європи 1999/63/ЄС від 21 травня 1999р.	Про організацію робочого часу моряків, укладеної Асоціацією судовласників Європейського Співтовариства (ECSA) та Федерацією професійних союзів працівників транспорту (FST) – Додаток: Європейська Угода про організацію робочого часу моряків	Соціальні умови	5 років



Документ	Назва	Щодо	Строки
Директива 1999/95/ЄС Європейського Парламенту та Ради Європи 13/12/1999	Щодо застосування положень, що стосуються робочого часу моряків на борту суден, що заходять до портів Співтовариства	Соціальні умови	5 років
Директива 2005/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради Європи 26/10/2005	Про посилення охорони портів	Морська безпека	3 роки
Розпорядження (ЄК) 725/2004 Європейського Парламенту та Ради Європи 31/03/2004	Про посилення охорони суден та портових споруд	Морська безпека	3 роки
Розпорядження Європейської Комісії (ЄК) 324/2008 від 9 квітня 2008р.	Встановлення переглянутих процедур для проведення Комісією інспекцій в сфері морської безпеки	Морська безпека	3 роки

Джерело: *Negotiating Document 14A-20081217, Лютий 2009р.*

### 6.3.2 Сектор внутрішніх водних шляхів

Схвалення основного закону про внутрішні водні шляхи України є дуже важливим для стабільного поліпшення даного сектора. Проект закону, підготовлений депутатом А. Давиденко, був поданий на розгляд депутатами Ю. Круком, А. Давиденко та Н. Мироненко в вересні 2009р. під назвою «Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України». Кабінет Міністрів подав на розгляд свою власну версію законопроекту «Про внутрішній водний транспорт» 15.01.2010. Проте, обидва документи мають багато слабких сторін, на які необхідно звернути увагу.

Дуже рекомендується більш структурований підхід до даного проекту закону, який має базуватись на «Європейському кодексі внутрішніх водних шляхів – CEVNI»<sup>4</sup>. Склад переглянутого основного закону міг би включати наступні розділи:

1. Загальні положення:
  - a. визначення та територіальні розмежування;
  - b. чітка диференціація від підхідних каналів портів;
  - c. класифікація рік (на основі Європейської конвенції про основні внутрішні водні шляхи міжнародного значення (AGN)).
2. Доступ до професії річковика:
  - a. доступ до професії річкового транспортного оператора (Директива Ради ЄЕС № 87/540;
  - b. дозволи для річкових суден щодо перевезень вантажів та пасажирів (Директива 2006/87/ЄС, яка встановлює технічні вимоги для суден на внутрішніх водних шляхах);
  - c. судові патенти та дозволи для інших річкових суден та плавальних засобів;
  - d. дозволи для річкових суден, що перевозять вантажі та пасажирів, включаючи круїзні лінії; із спеціальними умовами для суден ріка-море та прогулянкових суден.
3. Умови функціонування річкового транспорту:
  - a. Будапештська конвенція щодо контрактів про перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (CMNI);

<sup>4</sup> Європейська економічна комісія ООН, Комітет з внутрішніх водних шляхів (TRANS/SC.3/115/Rev.2); 2002



- b. загальні правила та нормативи, пов'язані з судноплавством внутрішніми водними шляхами, включаючи поліцію та особливі положення;
  - c. склад екіпажів для річкових суден, суден ріка-море, прогулянкових суден, круїзних ліній, спеціальних суден тощо;
  - d. вимоги щодо ліцензування та атестації членів екіпажів річкових суден, суден ріка-море, прогулянкових суден, круїзних ліній, спеціальних суден тощо (Директива Ради ЄЕС 87/540);
  - e. сертифікати капітанів (Директива Ради ЄЕС 96/50/ЕС);
  - f. функціонування гідротехнічних споруд, включаючи призначення сфер відповідальності за це компаніям, що обслуговують внутрішні водні шляхи; та
  - g. спеціальні положення щодо судноплавства на підхідних каналах морських портів, у відкритому морі тощо.
4. Прогулянкове судноплавство на внутрішніх водних шляхах:
- a. умови для доступу до даної мережі;
  - b. мінімальні вимоги щодо зв'язку та навігації;
  - c. інспектування, сертифікація та документи прогулянкових суден;
  - d. ліцензії та дозволи для штурманів.
5. Альтернативні використання внутрішніх водних шляхів:
- a. опис дозволених видів діяльності;
  - b. процедури отримання дозволів та типи дозволів;
  - c. процедури з техніки безпеки та охорони для заходів та робіт.
6. Захист довкілля:
- a. визначення районів захисту;
  - b. Директива 2000/60/ЄС Європарламенту та Ради Європи від 23 жовтня 2000р., що встановлює нормативно-правову базу для дій з боку Співтовариства в області водної політики (Рамочна водна директива),
  - c. Директива Ради ЄЕС 92/43/ЄЕС від 21 травня 1992р. про зберігання природних ареалів, дикої фауни та флори; і Директива Ради ЄЕС 79/409/ЄЕС від 2 квітня 1979р. про зберігання диких птахів – Офіційний журнал європейських співтовариств L 103, 25.4.1979 (Директиви про природне середовище та птахів) (Official Journal of the European Communities L 103, 25.4.1979, (Habitat and Birds Directives).

Щодо сектора річкового транспорту, більшість, якщо не всі правила та нормативи ЄС, що підсумовано в Таблиця 7 все ще необхідно адаптувати до українського законодавства.

**Таблиця 7- Основні законодавчі документи ЄС для адаптації до українського законодавства**

Документ	Назва	Строки
Директива Ради Європи (ЄК) №96/75	Про систему чартерів та цінової практики на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства	3 роки
Директива Ради ЄЕС №87/540	Про доступ до заняття перевезенням вантажів внутрішніми водними шляхами на національних та міжнародних транспортних заходах та про взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших свідоцтв офіційної кваліфікації для даного роду занять *	3 роки
Директива Ради ЄЕС 96/50/ЕС	Щодо гармонізації умов видачі національних сертифікатів капітанів на право керування судном для	5 років



Документ	Назва	Строки
	перевезення вантажів або пасажирів у внутрішніх водних перевезення в межах Співтовариства	
Директива 2006/87/ЄС Європейського парламенту та Ради Європи від 12 грудня 2006р.	Встановлення технічних вимог до суден внутрішнього водного транспорту	*
Директива 2008/68/ЄС Європейського парламенту та Ради Європи від 24 вересня 2008р.	Про внутрішні перевезення небезпечних вантажів	1 рік / 3 роки
Директива 2005/44/ЄС Європейського парламенту та Ради Європи від 7 вересня 2005р.	Про гармонізовані річкові інформаційні послуги (RIS) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства	5 років

Джерело: *Negotiating Document 14A-20081217, лютий 2009р.*

Україна ратифікувала Конвенцію з охорони ріки Дунай (Закон України від 17.01.2002 № 2997-III Про ратифікацію Конвенції щодо співробітництва по охороні та сталому використанню ріки Дунай) та Розпорядженням Президента України № 219/2002-рп від 20 червня 2002р., представник України в Дунайській комісії був уповноважений підписати Будапештську конвенцію щодо контрактів про перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (CMNI) від 22.06.2001<sup>5</sup>. Європейська конвенція про основні внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ) від 1996<sup>6</sup> також була підписана Розпорядженням Президента України №767/2009 від 28.09.2009 «Про приєднання України до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (AGN)». Україна має найскоріше схвалити Закон про вступ до європейського договору про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами<sup>7</sup>, прийнятого 22 травня 2009р., але поверненого для вдосконалення 5 травня 2009р. Президентом України.

## 7 Регулювання ринку

Морський сектор особливо зазнає суворого регулювання, що теоретично дозволяє уряду тримати цей стратегічний сектор під міцним контролем. Проте, на практиці це суворе регулювання тільки надає дійовий набір інструментів широкому колу осіб, які діють за своїми власними правилами. Таким чином, даний сектор характеризується посадовцями високого рівня, що діють або з головним наміром отримання особистої вигоди, або вважають, що їхній порт або їхня діяльність має таку важливість, що тільки вони знають, що добре, і тому приймають рішення, не враховуючи наслідки або суспільне надбання. Подібне відношення є присутнім на всіх рівнях, і додаткові та «неофіційні» витрати вважаються нормальною практикою для того, щоб щось виконати за прийнятний час та без численних ускладнень. Не набагато краще справи в річковому транспорті, беручи до уваги його колишню повну приватизацію, що дала повний контроль за даним ринком обмеженому числу приватних осіб, які отримали можливість працювати в законодавчому вакуумі.

Слабка адміністративна структура уряду країни, що збільшується через недосвідченість персоналу, часто без належного професійного досвіду, та застарілу і складну нормативно-правову базу, робить ефективне керівництво складним і навіть неможливим. В такій ситуації

<sup>5</sup> CMNI/CONF(99)2/Final; 3/10/2000

<sup>6</sup> ECE/TRANS/120; 19/01/1996 з поправками

<sup>7</sup> Женева, 26/05/2000



управління стає реагуючим тільки на роздратування, тобто приймає короткострокові рішення у відповідь до одиничних ринкових випадків, без стабільності в дальній перспективі. В попередній главі були сформульовані рекомендації та пропозиції для вдосконалення системи управління (національне законодавство та адміністрація), а в даній главі даються рекомендації, як можна здійснити вдосконалення для поліпшення управління даним сектором.

## 7.1 Морський сектор

Існуюча організація портів України є як ускладненою, так і невдало структурованою, яка базується значною мірою на застарілих «корпоративних» концепціях, що поєднують управління з експлуатацією, що доповнюється великим набором соціальних функцій, серед яких школи, житло, громадське харчування, великі медичні установи та інші громадські об'єкти. На відміну від впорядкованої управлінської організації існуючі адміністрації портів нагадують «клаптеву» структуру з великою кількістю персоналу, численними підрозділами, неясними та іноді нелогічними функціями та багатою кількістю паралельних або доповнювальних видів діяльності. Централізація вповноважень для прийняття рішень навколо начальника порту ще більше понижує якість управління, якщо брати до уваги висновки, прийняті в теорії менеджменту, що менеджер, або директор, може ефективно здійснювати максимум від 4 до 6 функцій.

Як було рекомендовано в попередній главі, адміністрація порту, що діє як справжній «порт-землевласник», має мати виключні права на користування землею та (спеціалізованими) комплексами портової власності під наглядом Регіональної портової адміністрації (уряду). Враховуючи складність питання про власність на землю, настійно рекомендується детально вивчити правові та інші потреби для чіткого регулювання прав та обов'язків адміністрацій портів відповідно до земель та спеціалізованих комплексів у власності портів.

Нова загальна структура адміністрацій морських портів та їхня адміністративна підлеглість представлена на Рисунок 8.

*Рада директорів* матиме представництво уряду країни через одного або більше безпосередньо призначених представників МТЗУ. МТЗУ матиме подальший контроль через Регіональну портову адміністрацію, що має юрисдикцію над портами в своєму відповідному регіоні (кластерний підхід). Один або більше представників муніципальних органів також призначатиметься до ради директорів міською радою. Їхнє представництво буде визначатись політичним складом селищної чи міської ради. Рада директорів буде доповнена декількома незалежними портовими або морськими експертами, що є радниками Ради та Генерального директора адміністративного комітету порту в його ролі керівника підприємства. Кількість членів ради директорів залишається відкритою і має вирішуватись через переговори між центральними та місцевими органами влади. Голова ради має займати своє місце протягом певного періоду часу та змінюватись відповідно до фіксованої процедури виборів або призначення. Запропонована структура адміністрації порту під патронажем уряду країни та муніципальних партнерів не є винятковою. Приклади прямих відношень між адміністрацією порту та місцевими і центральними органами влади можна знайти в таких країнах, як Бельгія, Нідерланди, Алжир, Марокко, Китай або Таїланд, якщо обмежитись декількома.

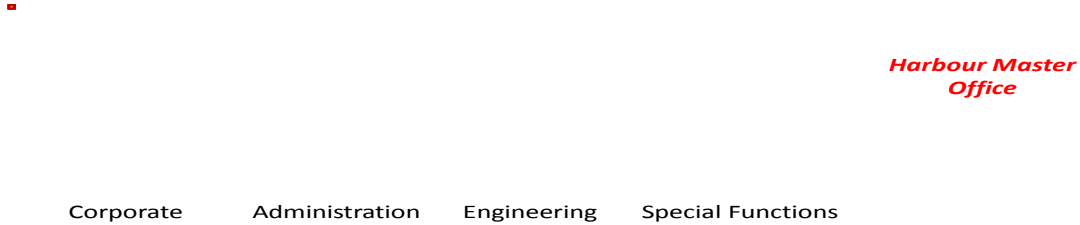
Рішення мають прийматись через голосування більшістю голосів. Необхідно, щоб існувала спеціальна процедура, яка б дозволяла уряду «втручатись», коли рішення вважаються неприйнятними, наприклад, через «блокуючий пакет акцій» або «блокуючий голос». Умови такого втручання мають бути чітко визначені в законодавстві, яке встановлює адміністрацію порту або в виробничому договорі між портом та МТЗУ.

*Керівничий комітет порту* є виконавчим органом в порту, відповідальним за щоденне керівництво портом. Комітет складатиметься з Генерального директора, якому підпорядковані чотири директори, голови кожного з чотирьох оперативних відділів. Генеральний директор є головою групи з чотирьох керівників підрозділів, кожний з яких керує одним з оперативних або адміністративних відділів, а саме «Комерційний», «Адміністративний», «Інженерно-технічний» та «Спеціальні функції». Крім того, він знаходиться в контакт з офісом Капітана порту, але не має прямого впливу на дії та функції капітана порту та його офіс.



Функції капітана порту мають бути у відповідності до міжнародної практики та бути відображені в відповідних законах. Делеговані законом вповноваження капітана порту поширюються, по-перше, на раду директорів, а по-друге, на міністерський відділ техніки безпеки, охорони та морських підходів, основним адміністративним суб'єктом, відповідальним за всі аспекти морської безпеки.

#### Рисунок 8: Структура Адміністративного комітету порту (Виконавчий рівень)



Джерело: Дослідницька група

Функції офісу капітана порту можна підсумувати наступним чином:

- пошуково-рятувальна допомога в межах адміністративних та юридичних границь порту та в компетенції відповідних державних організацій;
- безпека та захист морського довкілля в межах порту;
- безпека судноплавства в межах порту через регулювання руху у середину акваторії порту та з неї, керування причалуваннями та морським судноплавством, організація допоміжних послуг з відповідними тарифами і розслідування та дослідження судноплавних подій;
- забезпечення обладнання та адміністративної відповідності через ліцензування та контроль свідоцтв безпеки, контролювання безпечних умов плавання тощо;
- контроль за морськими кадрами та іншим персоналом через перевірку сертифікатів та ліцензій в координації з відомствами, що їх видають;
- профілактичні та рятувальні заходи відносно випадків, пов'язаних з:
  - *Небезпечними вантажами* – інспектування умов зберігання та транспортування небезпечних вантажів у відповідності до Міжнародного морського кодексу з перевезення небезпечних вантажів (IMDG); та
  - *Катастрофами* – дії, направлені на відвернення катастроф, як природних, так і техногенних, через забезпечення зобов'язань порту відносно заходів охорони у відповідності до міжнародних стандартів (ISPS).

*Комерційний відділ* відповідатиме за ключові комерційні аспекти керівництва портом, якими є відповідно «Планування розвитку», «Комерційні контракти», «Маркетинг та реклама» і «Статистика та показники виробництва».

*Адміністративний відділ* відповідатиме за всі адміністративні аспекти, такі як кадри, фінансові операції (наприклад: оплата концесійних зборів та портових послуг), корпоративне



адміністрування та секретарські послуги. При більшій незалежності морських портових адміністрацій збільшується важливість керівництва кадровими ресурсами. Хоча кількісна частка докерів буде поступово зменшуватись через зростання приватних концесій, адміністрації портів залишатимуться в залежності від значної кількості адміністративного та обслуговуючого персоналу.

*Інженерно-технічний відділ* буде «класичним» відділом порту, маючи в своєму складі відділ будівництва та відділ електромеханіка та інженера-механіка. Враховуючи важливість днопоглиблювальних робіт в багатьох портах, має бути встановлено спеціальний підвідділ в структурі інженерно-технічного відділу, який буде займатися всіма питаннями днопоглиблення, наприклад: планування, підряди, технагляд тощо.

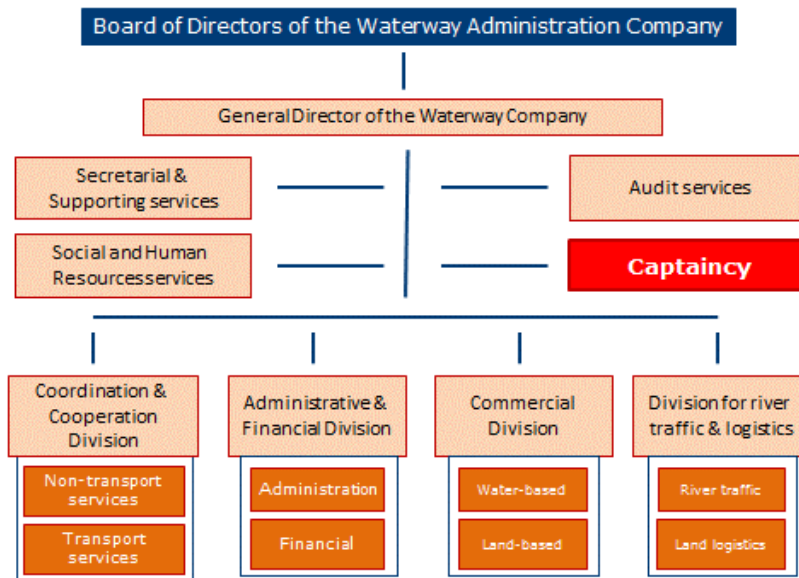
*Відділ спеціальних функцій* буде сприяти становленню порту як «бізнес-посередника» та на початку матиме три одиниці: «Обслуговування методом одного вікна», «Телекомунікації та автоматизація» і «Гідрографія порту». «Обслуговування методом одного вікна» є для портів України елементом конкурентної негайності для того, щоб дозволити інвесторам та клієнтам порту отримати всю необхідну інформацію та виконати всі адміністративні процедури в одному місці. З часом цей підрозділ може злитися з підрозділом «Телекомунікації та автоматизація», що буде наступною фазою в довгому процесі сприяння бізнесу в порту, коли зв'язок та адміністрування інтегруються в оперативну адміністративно-інформаційну систему управління доступну всім партнерам, включаючи внутрішні перевезення та зовнішні обслуговуючі організації. Відділ «Гідрографія порту» є також важливим, оскільки він має «гарантувати» глибини і, таким чином, умови доступу в порт.

## 7.2 Сектор внутрішніх водних шляхів

Органи державної влади будуть залишатись остаточною перешкодою для подолання, коли державний та приватний сектори поєднуються для того, щоб розвивати проекти в рамках сектора внутрішніх водних шляхів. Проте, Компанія управління внутрішніми водними шляхами може без сумніву бути (стати) рушієм для підготовки, розробки та ініціювання проектів розвитку, пов'язаних з внутрішніми водними шляхами. Враховуючи масштаб цієї запропонованої реформи, пропонується лише загальна схема комерціалізації менеджменту та розвитку внутрішніх водних шляхів.

Структура державної компанії управління внутрішніми водними шляхами, що буде відповідальною за комерційне керування, експлуатацію та розвиток внутрішніх водних шляхів України, показана на Рисунку 9. Необхідно відмітити, що має бути прийняте рішення щодо того, чи буде встановлена одна державна компанія з підрозділами для управління загальною мережею внутрішніх водних шляхів чи будуть створені різні компанії відповідно до різних регіонів або внутрішніх водних шляхів.

**Рисунок 9: Концептуальний план щодо Компанії управління внутрішніми водними шляхами**



Джерело: Дослідницька група

В організаційному аспекті Рада Директорів буде найвищим керуючим органом Компанії управління внутрішніми водними шляхами, відповідальним за реалізацію політики уряду. Виконавчі обов'язки будуть розподілятися по чотирьох підрозділах, які доповнятимуться рядом допоміжних служб. Кожний підрозділ очолюватиметься начальником, підзвітним Генеральному директору, який, в свою чергу, є підзвітним прямо і виключно Раді директорів.

Координаційно-комерційний підрозділ буде співвідноситися та співпрацювати з широким колом партнерів, що працюють на внутрішніх водних шляхах. Перша сфера для координації та співпраці стосується нетранспортних видів діяльності, таких як зовнішнє упорядкування, відновлення пляжів або організація спортивних заходів, або навіть функціонування комунікацій для виробництва гідроенергії, управління водними ресурсами та іригації сільськогосподарських земель. Даний відділ буде також взаємодіяти з особами, що беруть участь в забезпеченні екологічного захисту фауни та флори внутрішніх водних водоймищ. Друга сфера для координації та співпраці буде відноситись до обсягів перевезень, поділених між партнерами, що є прямими учасниками перевезень вантажів та пасажирів або комерційного використання земель для промислової забудови або в комерційному користуванні землями для промислової забудови, коли діяльність є прямо і взаємопов'язаною із логістикою та річковим транспортом.

Адміністративно-інформаційний підрозділ буде адміністративним, фінансовим та операційним центром компанії і становитиме основний захід для забезпечення якісного управління.

Комерційний підрозділ відповідатиме за розвиток та експлуатацію інфраструктури внутрішніх водних шляхів та комерційну і виробничу сфери його компетенції. Як комерційне «серце», даний підрозділ буде розподілятися на два основних відділи: один – щодо всіх аспектів комерційної діяльності водних засобів, і другий – щодо експлуатації комерційних та індустріальних територій.

Підрозділ річних перевезень та логістики займатиметься щоденними транспортними операціями та перевезеннями по ріках, і складатиметься з двох оперативних підвідділів:

- Підвідділ річкового транспорту – сприяння річковим перевезенням, включаючи моніторинг перевезень та експлуатацію річкових об'єктів і сигнального обладнання;
- Підвідділ логістики – робота наземного транспорту та дії, направлені на інтеграцію річкового транспорту з наземними транспортними системами.

Капітанія, очолювана Капітаном ріки, відповідатиме за ряд завдань, що включатимуть:



- контроль за тим, що судна, які ходять по ріці (ріках) в його компетенції, укомплектовані персоналом, експлуатуються та обслуговуються у відповідності до чинних нормативів та відповідають вимогам техніки безпеки та охорони;
- встановлення стандартних процедур та інструкцій що до безпечної та екологічно чистої роботи флоту та нагляд за цим через регулярні інспектування для того, щоб забезпечити судноплавну здатність та посилити, де необхідно, ремонтні роботи та роботи з технічного обслуговування;
- обслідування пошкоджень судна, розливів вантажу та травмування персоналу;
- забезпечення відповідності всього персоналу судна вимогам нормативів підготовки та сертифікації;
- проведення інспекцій комерційної і некомерційної інфраструктури та діяльності при використанні рік та прилеглої землі, але тільки в аспекті нагляду та консультування і виключно у зв'язку з правилами техніки безпеки.

### 7.3 Управління за контрактом

Як нові адміністрації портів, так і компанія або компанії управління внутрішніми водними шляхами будуть мати потребу в чіткій та недвозначно визначеній нормативній базі щодо фінансування та організаційної структури у формі, що називається «*Договором про експлуатацію*», в якому чітко визначаються комерційні цілі, політичний контекст, законодавча та нормативно-правова база та фінансові зобов'язання сторін. Даний договір визначатиме умови, за якими адміністрація порту або компанія керівництва внутрішніми водними шляхами може отримати фінансову допомогу від уряду для зобов'язань з обслуговування населення в її компетенції або для капітальних інвестицій для підтримки розвитку та розширення. Враховуючи, що уряд України має намір поступово адаптувати практику ЄС до українського законодавства, настійно рекомендується застосувати практику ЄС щодо державного фінансування та державного субсидування, зокрема для тої частини діяльності, що вважається як комунальні послуги і тому підпадає під дотації для надання громадських послуг (PSO).

Наступне має бути чітко виключеним з державної фінансової підтримки:

- приватні річкові порти та термінали, для яких відповідальність повністю покладається на приватного власника (власників) та тримачів концесій;
- технічне обслуговування інфраструктури, що іде за відповідністю та зобов'язанням уряду відносно технічного обслуговування;
- поліцейський контроль та загальні правила безпеки та охорони, що відносяться до відповідних державних органів влади у відповідності до чинного законодавства. Капітанії портів та компаній керівництва внутрішніми водними шляхами матимуть лише функцію нагляду та контролю. Покарання за будь-яке порушення буде в компетенції поліції, митної служби або відповідних органів влади. Капітан та його служба матимуть право затримувати людей для переводу під свою відповідальність у випадку серйозних порушень;
- постачання комунальних послуг, таких як газ, електроенергія тощо.
- земля та території за межами призначених районів, незважаючи на їхній розвиток та використання, можуть бути предметом тісної співпраці або спільної діяльності;
- природні парки та інші захищені зони, важливі в аспекті захисту довкілля, які підпадають під відповідальність органів влади та інститутів, відповідальних за захист довкілля.

## 8 Реструктуризація ринку

### 8.1 Морські кластери

Враховуючи обмеження державного бюджету та беручи до уваги серйозні наслідки недавньої економічної кризи, підхід до керівництва портами не може бути як до «легко доступної» програми, але має враховувати «внесок до добробуту держави» та «справжній потенціал розвитку». Ефективним заходом для того, щоб це зробити, є групування портів України в «кластери». Принцип об'єднання портів в кластери вже був з успіхом використаний в інших частинах світу, наприклад, в Китаю, регіоні Нью-Йорку та Нью-Джерсі та у фламандській частині Бельгії. При тому, що принцип є тим самим, існують різні «рушійні сили». Китайські «портові кластери» розроблені так, щоб повністю інтегрувати регіональні порти, раціоналізувати управління, операції фінансування та розвиток. Американський підхід до кластерів має метою стимулювати та організувати кооперацію між морськими портами, річковими портами та наземними терміналами в межах однієї і тієї ж географічної зони. Фламандський підхід є направленим на адміністративну інтеграцію морських портів для того, щоб забезпечити ефективну конкуренцію з метою довести до максимуму прибутки держави.

Модель «портових кластерів» для України поєднує три моделі та підпорядковує всі порти в межах одного регіону до регіональної державної портової адміністрації (Рисунок 10). Особлива увага має бути спрямована до портів Одеської області (Одеса, Іллічівськ та Южний), які можна поєднати у п'ятий кластер, враховуючи домінуючу роль, як основних воріт для міжнародної торгівлі України та їхнє крайнє географічне положення.

Рисунок 10: Кластери портів України



Джерело: Дослідницька група

На першому етапі процесу створення кластерів, схвалюються різні портові кластери та схвалюються і призначаються регіональні портові адміністрації для кожного встановленого кластера. На другому етапі кожний порт підписує «Договір про кластер», у якому він погоджується, що конкуренція між портами буде під наглядом регіональної портової адміністрації, та що така адміністрація має право діяти як арбітр у конфліктах та втручатись у випадках нечесної чи небажаної конкуренції.

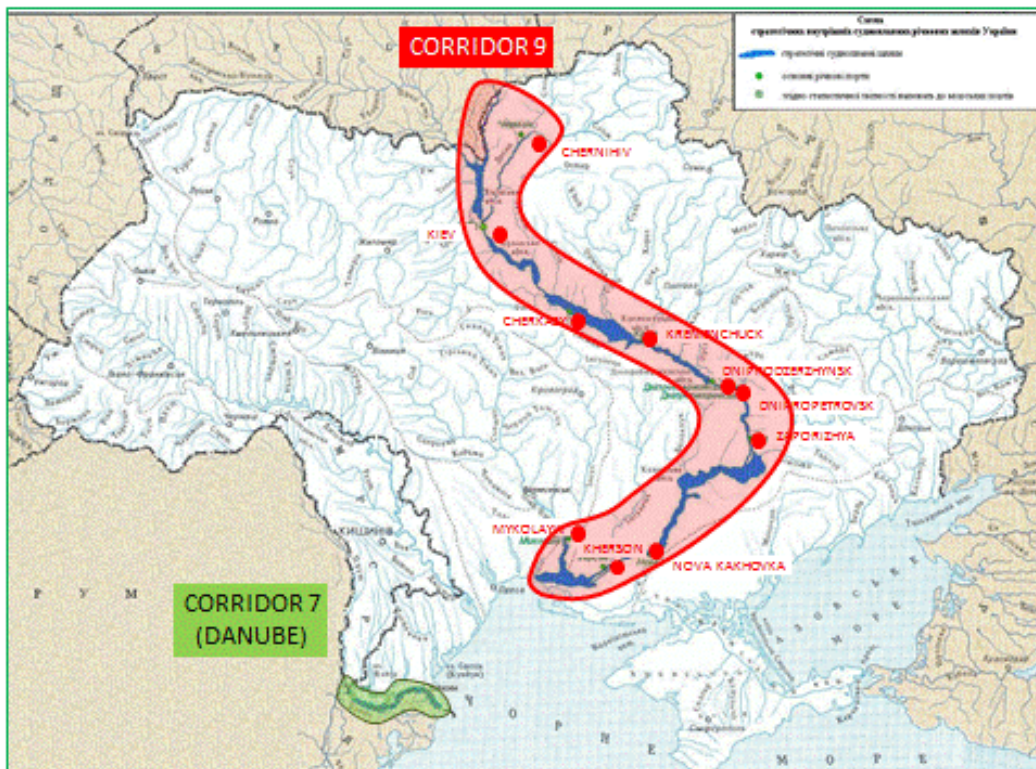
На третьому та останньому етапі розвиток портів є комплексним і координуваним на регіональному рівні. Будучи портами-землевласниками, порти в кластері зберігають свою

автономію відносно до інвестувань та розвитку, але, зокрема, розвиток терміналів буде залежати від офіційного схвалення від регіональної портової адміністрації (тобто уряду) у світлі ролі кожного порту в даному кластері. Інвестиції не можуть відхилятися, якщо вони сприяють плану регіонального розвитку, але можуть відхилятися у випадку, якщо вони не співпадають з роллю даного порту або можуть створити непотрібну конкуренцію (наприклад, направлену на перехоплення вантажопотоків із сусіднього порту).

## 8.2 Сектори внутрішніх водних шляхів

Основними внутрішніми водними шляхами є ріка Дніпро та його притоки Прип'ять та Десна, Дністер, Південний Буг та українська ділянка ріки Дунай. Іншими судноплавними ріками є Десна (на північ від Чернігова), Стир, Горинь, Самара, Південний Буг, Сіверський Донець, Інгулець, Ворскла, Псьол, Оріль. З точки зору перспектив для річкового транспорту навіть всі річкові перевезення йдуть по ріках Дніпро та Дунай, і тому вони є основним знаменником при визначенні секторів внутрішніх водних шляхів. З точки зору перспектив для річкових перевезень вантажів та пасажирів внутрішні водні шляхи України можна поділити на два сектори у відповідності до коридорів ЄС. Це передбачає розрізнення між рікою Дунай та рікою Дніпро, які відносяться відповідно до Коридору 7 та Коридору 9, як показано на Рисунок 11.

Рисунок 11: Огляд коридорів по внутрішніх водних шляхах України

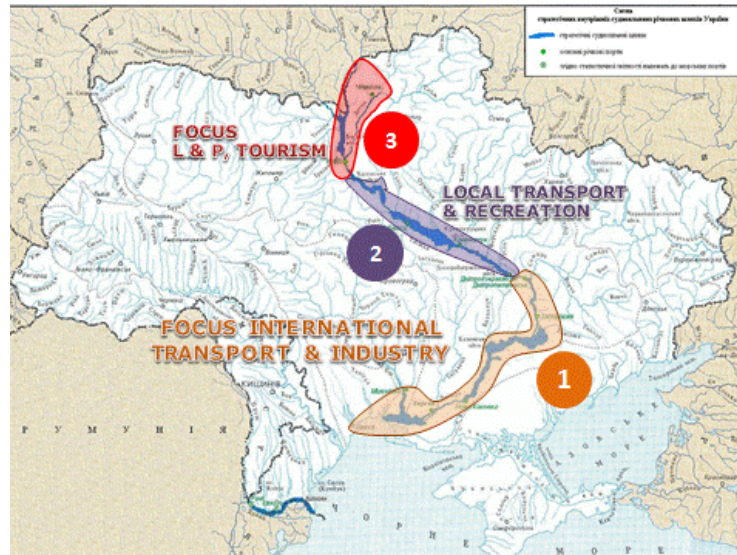


Джерело: Дослідницька група

На основі цієї карти можна зробити висновок, що центром річкового транспорту буде ріка Дніпро, тоді як розвиток річкового транспорту по Дунаю буде найбільш складним, що здебільшого пов'язане з двома морськими портами уверх по Дунаю. Поширений розгляд багатофункціональних водних шляхів разом з основним акцентом на ріці Дніпро відносно річних вантажопотоків дозволяє подальший прагматичний розподіл цієї ріки відповідно до середньої функціональності окремих ділянок, де питання екології, культури, історії, відпочинку та перевезень зливаються в одну комплексну пропозицію. Враховуючи існуючий статус ріки, розташування більшості річкових портів, та судноплавність Дніпра, можна визначити три окремі ділянки з різними рінями та видами потенціалу розвитку (Рисунок 12).

На першій ділянці, приблизно до Дніпропетровська, концентруватимуться промислові та міжнародні перевезення, включаючи внутрішні перевезення до основних морських портів в Одеській області. На другій ділянці, між Дніпропетровськом та Києвом, особлива увага буде приділятися до місцевих перевезень в поєднанні з організацією відпочинку та розваг, тоді як річкова ділянка понад Києвом буде центром різних видів дозвілля та прогулянок, а також туризму. Не можна ігнорувати і ділянку поблизу Чорнобилю, оскільки навіть місце ядерної трагедії стало видом туристичної привабливості з організацією екскурсій.

**Рисунок 12: Функціональний розподіл ріки Дніпро**



Джерело: Дослідницька група

Звичайно, такий розподіл є декілька штучним і має сприйматися лише як рекомендація для визначення пріоритетів для потенційного інвестування. В реальності існує багато можливостей для цих трьох географічних районів. Наприклад, розвиток берегової лінії поблизу міст є можливим для кожного міста впродовж ріки, а благоустрій зон відпочинку можна організувати повсюди, в деяких місцях навіть простіше, ніж в інших. Нарешті, перевезення вантажів по ріці не є таким, як рекомендований розподіл, і може охоплювати більш, ніж один район функціонування. Остання думка чітко демонструється розвитком компаній Нібулон та Агро-Маас, обидві розвивають комерційні перевезення своєї продукції по всій ріці Дніпро, від глибини країни до моря для перевантаження на океанські судна. Незважаючи на це, функціональний розподіл може бути корисним для оптимізації та визначення пріоритетів при плануванні розвитку.

## 8.3 Роль приватного сектора

### 8.3.1 Основні принципи державно-приватного партнерства

Всі рекомендації спрямовані в одному напрямку, а саме: відносно чіткого розподілу між роллю державного та приватного сектора. Державний сектор має перетворитися в переважно керуючий орган, що бере участь в діяльності сектора лише через компанії державної власності, повністю відділені від адміністрації та працюючі за рівними умовами, як конкуруючі приватні підприємства. Приватний сектор буде «рушієм» розвитку даного сектора та буде основним інвестором в діючу інфраструктуру, будь-то незалежно чи разом з державними партнерами.

Загальна нормативна база для інвестиційної діяльності з боку приватного сектора визначена Законом №1560-XII від 18 вересня 1991р. «Про інвестиційну діяльність» та Законом №93/96-8Р від 19 березня 1996р. «Про режим іноземного інвестування», що охоплює переважно спеціальні норми та регулюючі процедури для іноземного інвестування. Закон про іноземне інвестування особливо посилається на договори концесії та спільної діяльності, які в Європі є основними



підходами для інвестування та роботи приватного сектора. Необхідно помітити, що оренда та ДПП тшл7нгакож є існуючими моделями роботи в Україні.

Система «концесій» в Україні регулюється Законом «Про концесії» від 16 липня 1999р., поряд з декількома іншими похідними правилами та нормативами, де перелічуються сфери, в яких державне та муніципальне майно можуть будуватись, відновлятися та/або експлуатуватись на основі концесії. Закон підтримується вісьма урядовими розпорядженнями про реалізацію цих законодавчих документів про концесію. Концесіонери відбираються через відкритий тендерний конкурс, в якому національні та міжнародні учасники можуть брати участь на рівних основах. Хоча модель договору концесії була схвалена Кабінетом Міністрів України, існує достатня свобода змінити положення договору концесії в залежності від потреб та особливостей конкретного проекту. Тому модель концесій є особливо прийнятною як основа для розвитку терміналів. Необхідно відмітити, що не існує спеціального закону, що регулює концесії терміналів.

«Договір про спільну діяльність» є другою важливою альтернативою та передбачає поєднання коштів та активів учасників, але не дає статусу юридичного суб'єкту. Умови для здійснення спільної діяльності встановлюються між учасниками письмовим договором, який потім реєструється в державних органах влади. Законодавство України вимагає роздільний облік та податкову звітність за договорами про спільну інвестиційну діяльність у відповідності до Статей 1130-1143 Цивільного кодексу України від 1 січня 2004р. Хоча ці статті мають потенціал для стимулювання різних приватних ініціатив, вони є менш прийнятними для розвитку терміналів та іншої інфраструктури через їхню слабку юридичну структуру, що знижає стабільність договору і ослаблює позицію приватного партнера в спільному підприємстві.

«Оренда» також пропонується як можливий підхід для залучення приватного сектора інвестувати в дану галузь. Договори оренди зазвичай відносяться до цілих власних комплексів або окремих типів власності і можуть включати земельну ділянку, де вони розташовані. Це може бути придатним підходом для передання землі або іншої інфраструктури державної власності для експлуатації приватними особами. В цьому випадку орендодавцем буде Фонд держмайна України або місцеві ради, а умови договору оренди у загальних рисах є подібними до умов концесії.

Існуючі на даний момент заходи для участі приватного сектора необхідно чітко відрізнити від *державно-приватного партнерства* (ДПП), що є новим для України і є сформульованим в Законі «Про загальні принципи державно-приватного партнерства в Україні», який зовсім недавно надійшов до парламенту (червень 2010р.). Який би інструмент не було застосовано, само собою зрозуміло, що необхідно мати чіткі підходи та заключати прозорі та недвозначні договори, та, відповідно, притримуватись стандартних процедур та регламентованих контрактних угод.

### 8.3.2 Основні моделі для державно-приватного партнерства

#### 8.3.2.1 Концесія

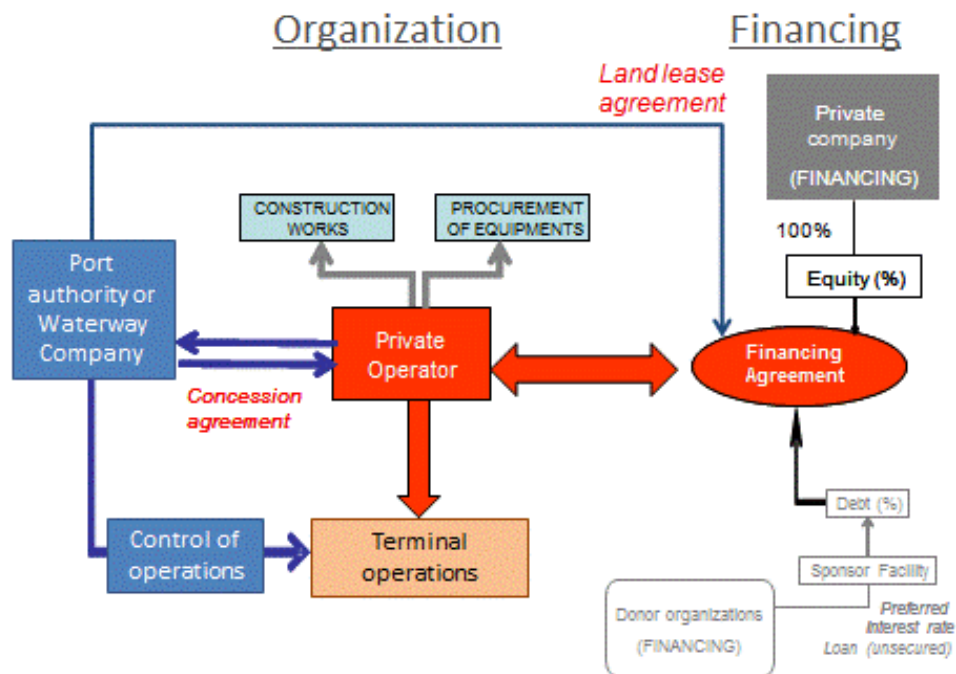
Двома основними моделями для розвитку інфраструктури портів та внутрішніх водних шляхів є без сумніву договір концесії та державно-приватне партнерство. Вони різні за характеристиками, що має бути чітко визначено за їхньою фактичною цінністю. Одним з придатних та узвичаєних підходів залучення приватного сектора до розвитку галузі є концесія. Є багато можливих варіантів концесії, а найбільш придатний варіант залежить від типу контракту та визначається прямими переговорами між державними та приватними партнерами, що беруть участь в ньому.

Найбільш відомою моделлю концесії є BOT (будівництво-експлуатація-передача), при якій основна інфраструктура терміналу (територія, причали, автомобільні та залізничні сполучення, основні інженерні мережі тощо) надаються державною владою, а приватний партнер будує наземні споруди та закупляє обладнання для експлуатації інфраструктури протягом наперед визначеного періоду часу, після якого інфраструктура (включаючи наземні споруди) передається державному партнерові. У випадку концесії за моделлю BOT організаційна та фінансова схема, що може бути застосована в Україні, представлено на Рисунку13.

Запропонований підхід є прозорим та подібним до більшості моделей BOT, що існують у світі. Державний партнер, представлений в даному випадку адміністрацією порту або компанією управління внутрішніми водними шляхами підписує договір концесії з приватним партнером.

Відповідно до концесії, державний партнер дає у розпорядження приватному партнеру землю та спеціальні комплекси його власності з чітким розумінням, що вони залишаються державною власністю, не підлягають приватизації, та передача права власності не є частиною договору концесії. Земля та спеціалізовані комплекси власності порту, таким чином, не передаються приватному операторові, але даються в розпорядження оператора на основі договору оренди землі, який є частиною договору концесії. Останній залежить від визнання виключних прав на експлуатацію за адміністрацією порту та Компанією (компаніями) управління внутрішніми водними шляхами, виключаючи, таким чином, пряме втручання з боку Державного земельного фонду. У випадку, якщо така передача не підтримується офіційно, договір оренди залишатиметься невід'ємною частиною договору концесії, але сторонами контракту при цьому будуть приватна компанія та Державний земельний фонд.

Рисунок 13: Основна організаційно-фінансова схема за моделлю BOT



Джерело: Дослідницька група

Адміністрації портів та керівництво внутрішніми водними шляхами має можливість «втручатись» до конкретних умов договору концесії через положення, які визначають конкретні умови експлуатації, але повна відповідальність за операції на терміналі зазвичай лежить на приватному партнері протягом періоду концесії. Оплата концесійного збору та інших фінансових виплат порту визначається в договорі концесії.

Фінансування інвестицій буде повністю у відповідальності приватного партнера і буде реалізуватись за рахунок приватного капіталу. Приватна компанія підписує договори підяду (та оговорює положення з організації техніки безпеки щодо страхування та претензій) з однією чи більше компаніями, відібраними для будівельних робіт, а також підписує договори на постачання обладнання (включаючи технічне обслуговування).

В деяких випадках приватний інвестор міг би мати вигоду від участі спонсорських організацій або міжнародних фінансових установ, таких як ЄБРР або ЄІБ, які надають привілейовані позики та кредити для реалізації інвестування. Проте, такі випадки не є загальною практикою. Нарешті, такі фінансові внески мають вважатись частиною фінансової схеми, що є відповідальністю

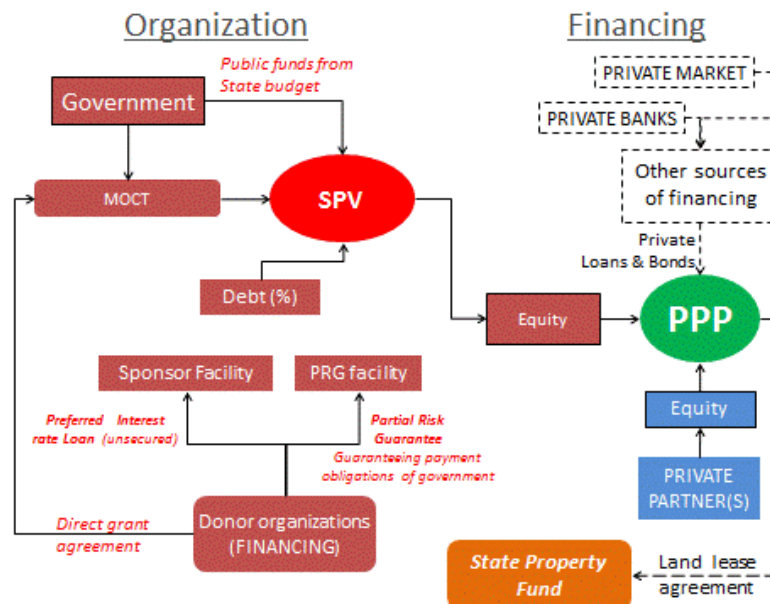
приватного партнера. Участь спонсорів у випадку договорів концесії, таких як BOT, рідко організується через державні органи влади, оскільки вони у такому разі становляться фінансово втягнутими в проект, в наслідок чого такий проект переходить від базової концесії до сфери державно-приватного партнерства.

### 8.3.2.2 Державно-приватне партнерство

Державно-приватне партнерство (ДПП) є новішим інструментом, що існує в Україні, для залучення приватного сектора до розвитку галузевої інфраструктури. Загальна схема державно-приватного партнерства є набагато складнішою у порівнянні з договорами концесії, оскільки в ДПП бере участь більша кількість партнерів, і підхід до фінансування проекту є більш складним.

Використання схеми ДПП може мати конкретну причину для переваги на договором концесії, зокрема, якщо у державних органів не вистачає фінансових ресурсів для будівництва основної портової інфраструктури. У такому випадку адміністрації портів можуть об'єднуватись з приватним партнером для повного розвитку інфраструктури, включаючи основну інфраструктуру, і робити це з фінансовою допомогою міжнародних спонсорських організацій. Це є «проектами з нуля», коли будівництво та фінансування на базі ДПП організується, як показано на Рисунку 14.

Рисунок 14: Основна модель ДПП та схема фінансування



Джерело: Дослідницька група

Головною основою для реалізації проекту ДПП є компанія спеціального призначення (КСП), що встановлюється в рамках основного заінтересованого міністерства (МТЗУ). Компанія спеціального призначення – яка також називається компанією цільового призначення (КЦП) – є юридичним суб'єктом, як правило акціонерним товариством деякого типу, що створюється для виконання спеціальних завдань, які чітко визначені за часом, та з основною метою виключення або подолання (фінансових або правових) ризиків або спеціальних умов оподаткування. Її повноваження, таким чином, є обмеженими метою, а її строк дії закінчується після досягнення даної мети. Основною метою КСП є участь в ДПП з одним або більше приватними партнерами для реального будівництва та подальшого керівництва інфраструктурою протягом наперед визначеного періоду часу.

Враховуючи, що приватний сектор запрошується до участі у фізичному будівництві основної інфраструктури, приватний партнер, таким чином, може претендувати на частку власності щодо портової землі. Проте, виходячи з українського законодавства, (часткова) передача власності третій стороні є неможливою. Найбільш надійним рішенням є залучення Державного земельного фонду, як представника уряду та власника землі, на основі договору про оренду землі, що підписується безпосередньо між даним Фондом та компанією з ДПП. Також



рекомендується, щоб КСП встановлювалась як державна компанія у відповідності до законодавства України і була головним суб'єктом, через який державна влада бере участь в суспільному підприємстві на основі ДПП для розробки, будівництва, фінансування та пізніше експлуатації даної інфраструктури.

Учасник ДПП буде прямо відповідальним за будівництво інфраструктури та подальше керівництво і експлуатацію. Таким чином, він організуватиме та підписуватиме всі підрядні контракти на будівництво та забезпечувати умови та технічні специфікації для цих контрактів. Він також встановлюватиме компанію-оператора для експлуатації інфраструктури на основі умов договору про ДПП та буде у 100% власності компанії з ДПП.

Компанія з ДПП буде нести повну фінансову відповідальність, яка гарантуватиметься державним та приватним партнерами у зв'язку з їхньою часткою в компанії з ДПП. Фінансування компанії з ДПП є більш складним і на практиці може включати три (3) джерела фінансування: державні гроші, спонсорські внески та приватний капітал. Власний капітал компанії з ДПП буде забезпечуватись обома партнерами у відповідності до взаємно погодженого розподілу акцій. Приватний партнер буде відповідальним за організацію своєї частини фінансування власного капіталу через готівку, корпоративний акціонерний капітал, позики тощо, повністю окремо від компанії з ДПП, яка не може нести жодну відповідальність за фінансовий стан приватного партнера. Державний партнер організуватиме своє фінансування, використовуючи державні кошти та спонсорські внески, перші через державний бюджет, а останні через комбінацію безповоротних кредитів, «вкладень в акціонерний капітал» та кредитів в твердій валюті. Акціонерний капітал може включати привілейовані акції, конвертовані акції та інші форми мезонінного фінансування. Кредити можуть спільно фінансуватись комерційними банками та іншими фінансовими установами, для яких спонсорські організації мають різного роду «додаткове забезпечення кредиту».

У деяких випадках може використовуватись фінансування третьої (приватної) сторони для завершення фінансування проекту і стати частиною структури боргу компанії з ДПП. Отримання приватного капіталу для фінансування інвестування може бути організовано безпосередньо з боку компанії з ДПП через видання незабезпечених облігацій, форма боргу із зростаючою популярністю, або доходних облігацій. Розуміється, що державна власність, така як земля або стратегічні активи, не можу використовуватись як застава для забезпечення фінансових договорів.

Як можна побачити з вище наведеної інформації, фінансування інфраструктури та участь приватного сектора є все більше питанням співпраці між приватним та державним секторами та структурами і швидко реагує на зміни. Проте, існує спільна потреба у досягненні надійного практики в цих змішаних взаємовідносинах, що є підходом, який «...не означає повний відступ урядів; але навпаки, сам рух до найкращої або кращої практики передбачає рух до кращого управління, що вимагає поновлення нормативної бази, структури та системи контролю. Без належно вдосконаленого управління рух до підвищення частки приватного партнерства може означати тільки те, що монополні права перейдуть до тих, хто у приватному секторі має зв'язки. Більш того, без вдосконаленого управління участь приватного сектора в результаті буде зазнавати труднощів, а попит щодо інфраструктури не буде задоволений, оскільки ризики стануть неприйнятними.»<sup>8</sup>

## 9 Планування інвестицій

### 9.1 Існуючий підхід

Першим важливим зауваженням є те, що не існує жодних офіційних інвестиційних проектів, передбачених для внутрішніх водних шляхів України. Це є ознакою (відсутності) уваги з боку уряду до даного сектора та його розвитку. Українські державні органи мають «перелік бажань» щодо проектів розвитку або пов'язаних з розвитком портів, що мають бути реалізовані. 6 січня 2010р. Кабінет Міністрів України видав Розпорядження №166-р «Перелік інвестиційних проектів

<sup>8</sup> ADB, "Developing Best Practices", 2000, p. 3



у морських торговельних портах України», яке включало не менше 42 проектів із загальним бюджетом у розмірі 21 784 467 000 гривень, що еквівалентно 2 716 261 000 дол. США (див. Таблиця 8).

**Таблиця 8: Схвалений перелік інвестиційних проектів у портах України**

Назва інвестиційного проекту та порту	Приблизні строки (роки)	Орієнтовна вартість (Тис. грив.)
<i>Миколаїв</i>		
1. Будівництво універсального перевантажувального комплексу на причалі №8	2010 - 2012	83 300
<i>Бердянськ</i>		
2. Будівництво контейнерного терміналу на причалі №10 для перевантаження контейнерів	2010 - 2015	111 917
3. Будівництво комплекс з перевалки вантажів «Ro-Ro» на причалі №11 і комплексу з перевалки навалювальних вантажів на причалі №11а	- " -	64 200
4. Розширення комплексу з перевалки зернових вантажів на причалі №9	2013 - 2014	57 981
5. Будівництво перевантажувального комплексу нафтових і рослинних продуктів виробництва ВАТ «АЗМОЛ» на причалах № 7 і 8	2012 - 2016	73 150
6. Відновлення інфраструктури Генічеського портопункту	2010 - 2011	29 722
7. Будівництво перевантажувального комплексу з переробки зерна в портопункті «Генічеськ»	2012 - 2014	60 060
<i>Одеса</i>		
8. Розвиток Карантинного молу	2010 - 2012	3 852 400
9. Будівництво універсального терміналу в районі Практичної гавані	- " -	1 400 000
10. Будівництво універсального терміналу в районі Андросівського молу, причал №35	2010 - 2011	290 800
<i>Ізмаїльський морський порт</i>		
11. Будівництво спеціалізованого комплексу з перевалки сипучих мінеральних добрив на причалі №31	2012 - 2015	43 920
<i>Скадовськ</i>		
12. Будівництво перевантажувального комплексу (причал N 1а) для переробки вантажів на судах "Ro-Ro" та автомобільних поромах	2010 - 2011	56 100
13. Реконструкція причалу №3 зернового комплексу	2011 - 2015	58 400
14. Будівництво першої черги причалу №6 для контейнерів та легкових автомобілів	2013 - 2015	114 500
<i>Білогір-Дністровський</i>		
15. Будівництво перевантажувального комплексу зернових та генеральних вантажів на причалах №9 і 10	2010 - 2011	326 985
<i>Керч</i>		
16. Розширення портових потужностей. Розвиток Нового молу	2010 - 2014	440 100
17. Розширення портових потужностей. Розвиток Широкого молу	2010 - 2013	300 000
<i>Феодосія</i>		
18. Реконструкція причалів №1 - 3 (перша черга)	- " -	90 000
<i>Ялта</i>		



Назва інвестиційного проекту та порту	Приблизні строки (роки)	Орієнтовна вартість (Тис. грив.)
19. Реконструкція вантажно-пасажирського портопункту Масандра під яхтову марину	2010 - 2012	2 250 000
<i>Іллічівськ</i>		
20. Реконструкція причалів №7 - 9 під перевантаження генеральних вантажів	- " -	456 297
21. Розвиток контейнерного терміналу з причалами №1 і 2	2010 - 2015	1 305 630
22. Розвиток мультимодального терміналу для перевантаження контейнерів (п'ятий термінал)	2011 - 2013	440 550
23. Будівництво нового терміналу для контейнерів та обробки суден "Ro-Ro" на необладнаному узбережжі порту і прилеглих територіях	2012 - 2015	2803500
24. Розвиток та будівництво спеціалізованого перевантажувального комплексу для перевантаження навалювальних вантажів відкритого зберігання через причал №10 з реконструкцією причалу та складу	2012 - 2013	304 380
25. Будівництво спеціалізованого перевантажувального комплексу для перевантаження навалювальних вантажів через склад на верхньому плато в тилу причалів №11 і 12, що має бути побудований з новим двостороннім пірсом на з'єднанні причалів №10 і 11	2013 - 2015	640 800
26. Реконструкція причалів №12, 14 і 15 та прилеглого складу для перевантаження металопрокату та чавуну	2011 - 2012	252 315
<i>Южний</i>		
27. Реконструкція існуючого комплексу місцевих будівельних матеріалів (причал №38) потужністю до 1 млн. тонн на рік	2013 - 2015	700 000
28. Спеціалізований експортно-імпортний перевантажувальний комплекс навалювальних вантажів (вугілля, руда) потужністю до 4,4 млн. тонн на рік (з можливістю залучення коштів інвестора)	2011 - 2015	800 000
29. Спеціалізований перевантажувальний комплекс наливних харчових і зернових вантажів (перспективні причали порту №33 і 33а) потужністю до 3,3 млн. тонн на рік	2011 - 2015	800 000
<i>Херсон</i>		
30. Будівництво залізничної колії від ст. Цюрупинськ до затонів N 1 і 2 на лівому березі р. Дніпро	2010 - 2015	1 024 800
31. Будівництво контейнерного терміналу в затоні №2 на лівому березі р. Дніпро ємністю 22 тис. TEU	- " -	126000
32. Будівництво терміналу з переробки лісу в затоні №2 на лівому березі р. Дніпро потужністю 160 тис. тонн на рік	- " -	33 600
33. Будівництво механізованого комплексу з переробки хімічних добрив ємністю 10 тис. тонн та реконструкція причалу №7	2011 - 2013	45 948
34. Будівництво зернового терміналу ємністю 25 тис. тонн на території причалу N 3	2009 - 2010	31 332
35. Будівництво терміналу з переробки біоетанолу в затоні N 1 на лівому березі р. Дніпро ємністю 30 тис. тонн	- " -	77 280
36. Реконструкція причалу №10	2010 - 2011	29 400
<i>Євпаторія</i>		
37. Будівництво перевантажувального комплексу автомобільних поромів та ролкерів	2011 - 2012	69 400
38. Будівництво контейнерного терміналу	2011 - 2014	1 240 700



Назва інвестиційного проекту та порту	Приблизні строки (роки)	Орієнтовна вартість (Тис. грив.)
39. Будівництво перевантажувального комплексу генеральних вантажів	2012 - 2015	335 800
40. Реконструкція будівлі морського вокзалу під готельно-офісний комплекс з яхт-клубом	2010 - 2014	180 000
<i>Октябрськ</i>		
41. Будівництво універсального причалу №7	2011 - 2015	253 200
<i>Усть-Дунайськ</i>		
42. Будівництво терміналу та складських приміщень для сипучих вантажів, металу тощо	2010 - 2014	130 000
<b>Разом</b>		<b>21 784 467</b>

Джерело: Розпорядження Кабінету Міністрів України №166-р «Перелік інвестиційних проектів у морських торговельних портах України»; Додаток

Десь у той самий час український уряд схвалив 10 проектів стратегічної важливості для економіки України із інвестиціями в основний капітал у розмірі близько 7 млрд. дол. США, які мають бути покриті в бюджеті на 2010р. Розпорядження КМ України №1429, яке було схвалене 23 грудня 2009р. та ввійшло у дію 19 лютого 2010р., включає один морський проект, а саме проект за №9: «Модернізація та розвиток інфраструктури державного підприємства Іллічівський морський торговельний порт», але жодного проекту для внутрішніх водних шляхів.

Є цілий ряд зауважень, що стосуються схваленого переліку запланованих проектів:

- перелік схвалених проектів є скороченим переліком всіх проектів, поданих на розгляд різними державними портами;
- загальна сума інвестицій для схвалених проектів, що дорівнює майже 2,8 млрд. дол. США, є вкрай високою та нереалістичною, враховуючи економічну ситуацію в країні, розладжену економічною кризою та сконцентровану на інвестиційних зобов'язаннях до ЄВРО 21012;
- існують серйозні питання відносно методів включення перспективних проектів в остаточний список, що створюють враження «переліку бажань портів», а не обґрунтованого відбору. Бракує прозорої відповіді щодо:
  - основ, на яких ці проекти були розроблені та схвалені. Чи було проведене реальне ТЕО, яке б підтверджувало можливі заявки портів та виправдувало орієнтовну вартість? та
  - як реалізувати ці інвестиції і наскільки твердим є зобов'язання?
- як даний перелік сприяє стабільному розвитку порту та морської галузі? Порівняння даного переліку проектів з нещодавніми та попередніми показниками ефективності виробництва відповідних портів веде до серйозних сумнівів щодо обґрунтованості багатьох проектів, переважно через те, що запланована сума капіталовкладень не є реалістичною відносно потенціального зростання вантажопотоків, а звідси, доходів, які можна очікувати;
- наскільки реалістичними є часові строки даного переліку, враховуючи, як передбачається, що для повернення до рівнів вантажообігу 2008р. будуть потрібні декілька років, а також що інвестиційний клімат для приватного сектора все ще є обтяженим невпевненостями і не має надійних гарантій.

## 9.2 Реформування планування інвестицій

Не вважаючи на високу невпевненість відносно інвестиційного потенціалу державних органів влади України, відновлення довіри іноземних інвесторів, коли мова дійде до інвестування в (портову) інфраструктуру України, може бути навіть ще складнішим та потребувати набагато більше часу, ніж передбачається в даний момент. Невизначеність та несталість українського інвестиційного законодавства може й далі збільшувати небажання іноземних інвесторів брати



зобов'язання щодо крупних інвестицій в український ринок з великою обережністю щодо витрачання свого капіталу і підтримання своєї дистанції.

За допомогою нового підходу до планування може стати можливим визначити реалістичний та першочерговий перелік проектів та інвестування, що міг би представляти надійний план дій в морському та портовому секторі. Такий перелік надалі має зазнавати поновлення (наприклад, кожні 5 років) з використанням для кожної нової оцінки стандартного набору показників щодо інвестування та ефективності виробництва. Новий підхід до капіталовкладень в морську галузь та внутрішні водні шляхи потребує розширення розмірів інвестиційної політики. Щодо морського сектора, акцент має бути зроблено не на створенні інфраструктури в усіх портах, але на важливості портів в межах їхніх відповідних кластерів, враховуючи конкретну роль, яку окремі порти відіграють (можуть відіграти) як порт основної перевалки, порт-хаб або спеціалізований порт. Щодо сектору річкового транспорту, перш за все, тут необхідно визначити потенційне соціальне та економічне значення внутрішніх водних шляхів, а потім забезпечити, в першу чергу, безпеку судноплавства. В рамках такого функціонального підходу перелік бажань щодо проектів інфраструктури (обладнання) для морського сектора або відсутність жодного списку для сектора внутрішніх водних шляхів потребує заміни на інвестиційну стратегію, що поєднує проекти щодо обладнання, впровадження програмного забезпечення та підготовки кадрових ресурсів.

Проекти мають розглядатись для включення тільки після того, як детальне техніко-економічне обґрунтування підтвердить їхню життєздатність (або продемонструє реальні вигоди) та з'ясує їхню доречність, тобто – їхню обґрунтованість. Такий підхід оцінки проектів, використовуючи кількісні показники та встановлюючи їхню пріоритетність відповідно до їхніх вигод, потребує застосування системи комплексної оцінки проектів. Показники ефективності виробництва мають вважатись лише відправною точкою для такої системи оцінки проектів, але мають бути доповнені чіткою методологією і бути сумісними з будь-якою комплексною методологією, що використовується для оцінки та пріоритетності інвестиційних проектів в транспортному секторі України в цілому.

### 9.3 Пропозиції інвестицій в морський сектор

Схвалені проекти в морському секторі не відповідають логіці «портів-землевласників», де рішення про інвестування приймає приватний сектор, а юблтьотакж даний перелік не враховує доречність в світлі потреб, пов'язаних із стабільністю розвитку українських портів відповідно до «принципу кластерів». З точки зору принципу кластерів та враховуючи принципи портів-землевласників, необхідно мати на увазі наступні проекти:

- сполучення між портом та внутрішніми територіями для забезпечення технічної сторони в ефективній роботі портів;
- розвиток Іллічівського порту з акцентом на контейнерні перевезення;
- днопоглиблення підхідного каналу в Южному для прийняття великих балкерів;
- модернізація пасажирського терміналу Одеського порту для поступового трансформування цього порту як основного пасажирського порту-хаба та порту «чистих вантажів»; та
- розвиток телекомунікацій в основних портах.

Із здивуванням було спостережено, що тільки нове залізничне сполучення до Херсонського порту включене в перелік «схвалених проектів», тоді як вдосконалення сполучень із внутрішніми територіями для інших портів не згадується, незважаючи на знайомі проблеми із сполученням, з якими зустрічається багато українських портів. Більш того, реалізація ефективних автомобільних та залізничних сполучень відноситься до проектів, що, як правило, підпадають під сферу відповідальності уряду і, таким чином, можуть фінансуватись з державного бюджету (із спонсорською допомогою або без неї).

Іллічівськ досяг позиції важливого контейнерного порту-хаба, і його частка в загальному обсязі контейнерних вантажопотоків швидко зростає, випереджаючи всіх інших суперників. В аспекті принципу кластерів найбільш логічним напрямком дій є підтримка такого розвитку, який, як представляється, є наміром уряду із включенням даного порту в перелік стратегічних інвестицій.



Проте, необхідно підкреслити ще раз, що роль уряду полягає в забезпеченні основної інфраструктури та гарантуванні умов доступу, тоді як інвестиції в термінал мають залишатись прерогативою приватного сектора.

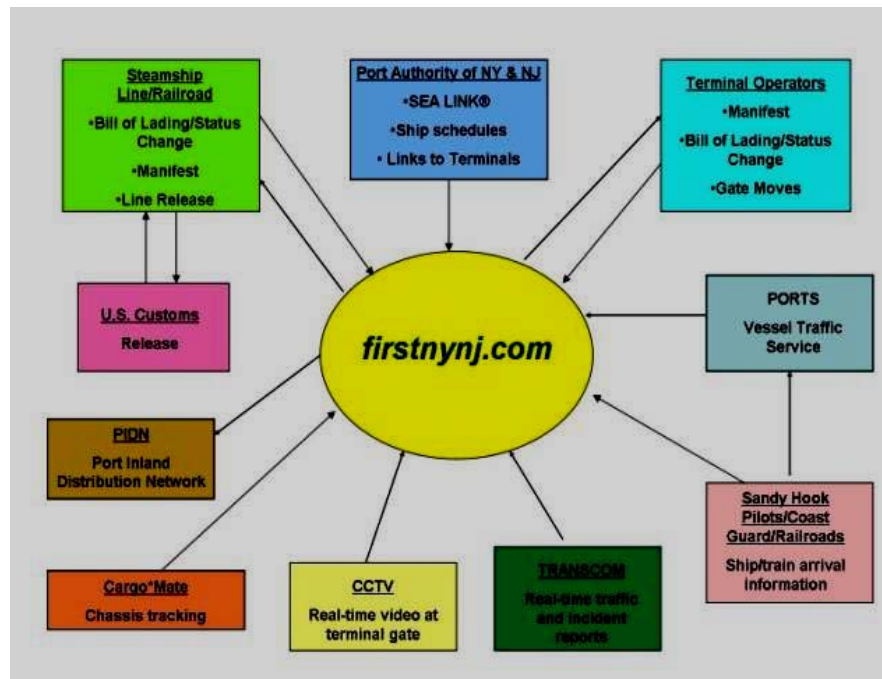
Днопоглиблення підхідного каналу в Южному є важливим проектом, який, вважаючи його характер, може фінансуватись з державного бюджету, оскільки як днопоглиблення, так і обслуговування підхідних каналів підлягають під державне фінансування. В аспекті принципу кластерів, який базується на спеціалізації портів, даний проект є стратегічно важливим, оскільки він веде до підвищення конкурентної здатності порту, як національного, так і регіонального порту-хаба навалочних вантажів.

Модернізація пасажирського терміналу Одеського порту також пов'язана з тим самим принципом кластерів, що є дуже доречним, оскільки це веде порт до спеціалізації на пасажирських перевезеннях, що найкраще підходить до природних та структурних обмежень порту. Цей проект може стимулювати пасажирські перевезення в порту та відновити високо продуктивний та високо якісний пасажирський термінал, який на даний момент має дуже низький коефіцієнт використання. Одеський порт може досягнути позиції ключового місця призначення для круїзних ліній та поромних перевезень, а також може приваблювати прогулянкові судна, якщо і коли він організує та розширить привабливу марину із сучасним рівнем розвитку даного району порту. Становлення привабливим пасажирським портом та місцем відпочинку потребує у той же час зниження розміру існуючої діяльності з перевалки «брудних» вантажів та підтримування тільки зменшених обсягів «чистих» вантажопотоків, зокрема контейнерних перевезень.

Для того, щоб стати ефективними, для основних морських портів України буде необхідно застосовувати процедури та підходи, що мінімізують час очікування та дозволяють уникнути зайвих затримок. Важливим елементом є встановлення телекомунікаційних систем, пов'язаних як з управлінням інформаційними потоками, так і контролем за рухом вантажопотоків. На першому етапі портам буде потрібно встановити комп'ютерну систему бази даних, що містить повну та поновлену інформацію щодо планів штивки вантажу на борту, місця в штабелі та даних щодо відправки та доставки. Для митної служби, на додаток до змінення процедур, як перший крок у поліпшенні ефективності, є необхідною система електронної обробки даних (EDI) для отримання електронних вантажних маніфестів та відправлення повідомлень для митного очищення. Система коротких повідомлень сприяє спілкуванню з брокерами та одержувачами для того, щоб дозволити належну інформацію про прибуття вантажу та час огляду, та вдосконалення процесу проходження прохідної і зменшення часу очікування та витрат.

На наступному етапі метою стане більш прогресивна, повністю інтегрована система управління інформаційними потоками. Приклад роботи портів Нью-Йорку та Нью-Джерсі показано на Рисунку 15.

**Рисунок 15: Система управління інформаційними потоками в портах Нью-Йорка та Нью-Джерсі**



Джерело: Порти Нью-Йорку та Нью-Джерсі

Повністю інтегрована система управління інформаційними потоками, що часто називається «спільна інформаційна система», означає «систему раннього повідомлення», коли з с у дн передається адміністрації порту вся доречна інформація відносно конкретного судна та вантажу перед прибуттям, що дозволяє виконати всі адміністративні процедури, контрольні дії та перевірки, або логістичні процедури до прибуття судна, уникаючи затримки у виході вантажу з території порту. Через інформаційну систему порту надається швидка та необхідна інформація для залізничних та автомобільних служб за допомогою «програми інформування водія через морську лінію зв'язку», яка базується на єдиній ідентифікаційній карті для заходів на будь-який термінал порту і яка дозволяє підключення операторам терміналів для того, щоб дозволити негайне навантаження або розвантаження без процедур контролю на прохідній. Нарешті, митні служби муситимуть притримуватись цієї тенденції та встановити передову телекомунікаційну систему, яка є системою обробки даних на відміну від системи запису операцій і яка може підключатись до «спільної інформаційної системи», описаної вище.

#### 9.4 Інвестиційні пропозиції для сектора внутрішніх водних шляхів

Для досягнення стабільного розвитку сектора внутрішніх водних шляхів необхідно знайти рішення багатьох проблем, з якими зустрічається даний сектор:

- невдале та непрозоре управління і відсутність нормативно-правової бази;
- відсутність приватних інвестицій, що веде до невідповідного та застарілого обладнання і недовантаження існуючих виробничих потужностей; та
- слабе управління та застарілі корпоративні структури, що характеризується повною відсутністю сучасного підходу до потенціалу перевезень внутрішніми водними шляхами та річкового транспорту.

Через багато нерозв'язаних проблем, що потребують негайної уваги, у поєднанні з ранньою приватизацією сектора державні інвестиції в сектор внутрішніх водних шляхів очевидно не мають настійної першочерговості. Проте, це не означає, що жодні капіталовкладення не мають



бути зроблені в найближчому майбутньому або що не треба планувати довгострокових інвестувань. Навпаки, стабільність сектора внутрішніх водних шляхів починається з підготовки майбутнього. Необхідно підкреслити, що більшість заходів з розвитку інфраструктури підпадає і продовжуватиме підпадати під (фінансову) відповідальність приватного сектора у тому, що стосується модернізації суден та обладнання, а також розвитку потужностей для перевезення вантажів та пасажирів (річкові порти, термінали, причальні споруди тощо). Проте, уряд має забезпечити базову інфраструктуру з акцентом на тому, щоб державні органи влади забезпечували безпечне судноплавство, гарантуючи судноплавний фарватер та ефективно проходження шлюзів та інших річкових об'єктів, концентруючи зусилля, в першу чергу, на ріці Дніпро, оскільки вона має найбільший потенціал розвитку.

Першим та негайним проектом, прямо пов'язаним з адміністративними реформами, є збільшити та поліпшити регулярне технічне обслуговування та обстеження для забезпечення основних розмірів внутрішніх водних шляхів та чітке функціонування річкових об'єктів. Створення безпечного вільного судноплавства на ділянці Дніпра від Київського гідровузла до гирла ріки для суден шириною до 17,6м та осіданням 3,4м не має бути дуже трудомістким з додатковими шляхами та днопоглибленням річкового дна. Також є можливим супроводжувати потяги барж з 4 барж із загальною довжиною понад 260м та загальною шириною понад 17.6м. Також є важливим одночасно замінити весь набір навігаційних засобів, які пробули в експлуатації довше, ніж максимальний строк служби цього обладнання.

Другим проектом є поліпшення пропускної спроможності та охорони судноплавства. Це вимагатиме днопоглиблення дна ріки на додаткові 0,3 метри скального ґрунту в районі Дніпродзержинська. Загальний обсяг робіт по усуненню скальної породи становитиме приблизно 30000м<sup>3</sup>.

Третім довгостроковим та дорогим проектом буде заміна шлюзів та іншої річкової інфраструктури. Необхідно звернути увагу, що теоретична пропускна спроможність шлюзів є достатньою для того, щоб прийняти зростаючу інтенсивність судноплавства, яка буде вдвічі більшою, ніж рівні 2008р., завдяки чому їхня заміна не є першочерговою, за умови, що розпочнуться необхідні роботи з реконструкції для того, щоб привести стан гідротехнічних споруд та обладнання до сучасного рівня. Реставраційні роботи є негайними, оскільки шлюзи не зазнавали регулярного профілактичного технічного обслуговування протягом останніх 15 років .

Проте, для того, щоб забезпечити високо якісний водний коридор по Дніпру, заміна всіх шлюзів на нові, у кінцевому рахунку, є неминучою. Наслідки комплексного та всеосяжного розвитку нового судноплавного русла є численними та породжують вторинні вигоди. Наприклад, будівництво нового гідровузла в гирлі Дніпра (можливо в районі Очакова) може допомогти уникнути необхідності в днопоглибленні, оскільки передбачуваний тиск нової гідросистеми може забезпечити ще 2,0 метри глибини. Враховуючи все більше складніші зимні умови в Україні, нові шлюзи буде необхідно підготувати для функціонування в таких складних зимніх умовах. Забезпечення достатньої та гарантованої глибини через повне відновлення ріки та нову інфраструктуру й обладнання може збільшити середній період навігації до 330 днів на рік, тоді як на даний момент він становить 250-290 днів на різних ділянках Дніпра.

Встановлення системи СУРС на даний момент не є пріоритетним проектом, оскільки це передбачає не тільки повну (фінансову) участь та зобов'язання державних органів влади. Для того, щоб вона була ефективною, необхідно, щоб всі користувачі інвестували в сучасне обладнання, яке б дозволяло зв'язок з системою СУРС після її встановлення. Дане питання стане важливим після того, як внутрішні водні шляхи та їхнє комерційне використання досягнуть сучасних стандартів не тільки в аспекті інфраструктури, але також в аспекті технічних та експлуатаційних показників.



**Відмова:**

«Зміст даної публікації є тільки відповідальністю консалтингової групи (Corporate Solutions Consulting Limited, Arup (UK; WSP імс UK) та NACO (NL) і не може ні в якому разі вважатись відображенням поглядів Європейської Комісії».