

ЗАТВЕРДЖЕНО
наказ Міністерства інфраструктури
України
18 грудня 2015 року № 542

Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року

Частина 1

1. Загальні положення

Ефективне використання можливостей морегосподарського комплексу є суттєвим важелем стабілізації та розвитку економіки України. Жорстка конкуренція на міжнародних ринках, сучасні інтеграційні процеси, а також економічні реалії визначають необхідність чіткого розуміння завдань щодо розвитку, реформування та підвищення ефективності роботи системи морського транспорту та морських портів.

Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію Україна – ЄС), також ставить ряд завдань щодо економічних та інституційних реформ і приведення законодавства України у відповідність із європейськими актами. Сектор морського транспорту повинен зосередитися на заходах, спрямованих на поліпшення безпеки, охорони та ефективності транспортних операцій, а також на розвиток ефективної транспортної мережі.

Стратегічний план розвитку морського транспорту, який спрямований на задоволення потреб національної економіки у транспортному забезпеченні, базується на пріоритетах державної політики щодо морського транспорту, що визначені основними законодавчими та нормативно-правовими актами:

- Законом України «Про морські порти України»;
- Стратегією сталого розвитку «Україна – 2020», схваленою Указом Президента України від 12 січня 2015 року № 5/2015;
- Угодою про коаліцію депутатських фракцій «Європейська Україна»;
- Програмою діяльності Кабінету Міністрів України, схваленою Постановою Верховної Ради України від 11 грудня 2014 року № 26-VIII, та Планом заходів з виконання Програми діяльності Кабінету Міністрів України та Стратегії сталого розвитку “Україна-2020” у 2015, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 4 березня 2015 року № 213;
- Транспортною стратегією України на період до 2020 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174;

- Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 року № 548;
- Галузевою програмою забезпечення безпеки судноплавства на 2014-2018 роки, затвердженою наказом Міністерства інфраструктури України від 26 червня 2013 року № 426 (зі змінами).

2. Огляд галузі та аналіз поточної ситуації

Україна має масштабний морегосподарський комплекс в Чорноморсько-Азовському басейні.

Галузь включає підприємства державної форми власності, що входять до сфери управління Мінінфраструктури, та інші підприємства приватної форми власності.

Морська портова галузь України є одним із пріоритетних напрямів розвитку в економіці країни. При цьому морська галузь одночасно стимулює розвиток суміжних галузей. Створення одного робочого місця в морській галузі тягне за собою появу 4-5 робочих місць у суміжних галузях. Можна сказати, що, з одного боку морська галузь є індикатором рівня розвитку економіки держави, а з другого – стимулюючою ланкою економічного розвитку.

Розглядаючи стан портової галузі України, необхідно проаналізувати діяльність за основними показниками.

Таблиця № 1. Переробка вантажів морськими портами України

Переробка вантажів	Роки						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Усього перероблено вантажів, тис. т	169595	157169	148177	155025	150984	137272	142795
Експортних	76261	88136	84098	84881	97233	95018	103067
Імпортних	21139	12809	17426	19400	16083	17757	15932
Транзитних	66286	52132	44182	47599	35322	22345	20339
Внутрішніх	5909	4092	2471	3145	2346	2152	3457

Аналіз динаміки переробки вантажів морськими портами свідчить про негативну динаміку розвитку цих процесів. Найбільша частина у переробці вантажів припадає на експортні послуги. Це єдиний показник, який має постійну позитивну динаміку за період 2008 - 2014 років.

За період 2008 – 2014 рр. спостерігається зниження обсягу транзитних вантажів через порти України. Частка транзитних вантажів у перевалці морських портів України скоротилася на 69,3% порівняно з 2008 роком і становила 14,2% від загального вантажообігу.

Нестабільна ситуація в країні, з одного боку стримує іноземних інвесторів від вкладень у транспортну інфраструктуру, а з другого –

обмеженість бюджетних ресурсів за таких умов ускладнює реалізацію інвестиційних проектів за власний рахунок.

Що стосується українського суднобудування та торговельного флоту, то слід зазначити, що тривалий час вони перебувають у кризовому стані, ри цьому держава не здійснює заходів щодо підтримки галузі. У період з 1993 по 2015 роки сукупний дедвейт українського торговельного флоту зменшився у 13 разів та на сьогодні становить приблизно 477 тисяч тонн (0,027% загального дедвейту світового флоту).

Важливим завданням має стати отримання Регістром судноплавства України статусу класифікаційного товариства, що визнається Європейською Комісією згідно з європейськими актами.

У контексті розвитку потенціалу галузі необхідно залучати технічну допомогу, що надається в рамках реалізації проектів ЄС та інструментів ТАІЕХ.

Для чіткого визначення морської складової європейського вибору України, прискорення інтеграції до світової та європейської транспортної системи доцільним є сприяння реалізації комплексного підходу до морських питань і забезпечення обміну передовим досвідом шляхом зміцнення двостороннього діалогу та виявлення питань, що становлять взаємний інтерес і вигоду для майбутньої співпраці в контексті інтегрованої морської політики ЄС, та формування державної морської політики, яка сприяла б подальшому зміцненню позицій України як морської держави.

Слід констатувати, що для морського сектору розроблено дорожні карти, визначені в Угоді про асоціацію, за 20 директивами і регламентами ЄК (перелік дорожніх карт надано у додатку), що визначають основні напрями та дії з імплементації зазначених європейських директив і регламентів. Дорожні карти будуть затверджені на засіданні Координаційної ради з питань імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, та надані для використання в подальшій роботі відповідним структурним підрозділам Міністерства інфраструктури України.

Фінансування реалізації завдань цього стратегічного плану здійснюватиметься в рамках бюджетних асигнувань, а також за рахунок власних коштів підприємств галузі. Інвестиційні проекти реалізуються відповідно до фінансових планів підприємств галузі, програм розвитку морських портів, спільних проектів з МФО.

Реформування системи управління галузі

З набранням чинності у 2013 році Законом України «Про морські порти України» розпочалося реформування галузі.

Унаслідок виділу стратегічних об'єктів портової інфраструктури, іншого майна, прав та обов'язків утворено державне підприємство «Адміністрація морських портів України», що входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України.

Адміністрацію морських портів України (далі – АМПУ) створено з метою сприяння розвитку морської транспортної інфраструктури України та підвищення конкурентоспроможності українських морських портів шляхом проведення адміністративної реформи та створення умов і механізмів для залучення стратегічних інвестицій.

АМПУ утримує та забезпечує ефективне використання державного майна, що передано до неї. Зокрема, здійснює модернізацію, ремонт, реконструкцію та будівництво гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту.

Однією з основних функцій АМПУ є також забезпечення рівноправного доступу всіх суб'єктів (державної, приватної та іншої форми власності) до стратегічних об'єктів портової інфраструктури, які створюють основу майна АМПУ та її філій в кожному морському порту. Безпосередньо філії АМПУ виконують функції з утримання та експлуатації об'єктів портової інфраструктури, забезпечують виконання плану розвитку порту, фінансового плану, дотримання режимності на території, правил пожежної безпеки та норм охорони праці.

Портова інфраструктура та інвестиції

Світовий досвід показує, що особливе місце в процесі забезпечення стійкості світових господарських зв'язків і національної стратегії участі в міжнародному поділі праці посідають морські порти.

Міжнародна практика визначає головні напрями підвищення ефективності та надійності функціонування морських портів, зокрема їх техніко-економічного рівня, а також удосконалення організаційно-правових та фінансово-економічних механізмів з урахуванням процесів інтеграції.

На цей час в Україні існує потужний портовий комплекс, який включає 13 морських портів, здатних переробити до 230 млн. тонн вантажів на рік. Третину наявних потужностей становлять потужності державних стивідорних компаній (далі – ДСК), знос основних фондів яких сягає 80%. Крім того, щорічно ДСК втрачають вантажопотоки на користь приватних стивідорних компаній та терміналів - у 2014 році ДСК оброблено тільки 34% від загального обсягу вантажопереробки у морських портах України.

Структура вантажопотоків у морських торговельних портах за напрямами зовнішньої торгівлі залишається неоднорідною. В останні роки спостерігається катастрофічне скорочення транзиту, головною причиною якого є переорієнтація російською владою транзитних вантажів на російські порти. Крім того, зменшується перевалка вугілля, контейнерів, нафти та хімічних вантажів.

У той же час зафіксовано зростання обсягів перевалки рудних вантажів (+6,6%), зерна (+24,9%), чорних металів (+6,6), металопрокату (на 9,7%), нафтопродуктів (на 8,9%).

У загальній структурі експортних вантажів у портах частка зерна становить близько 30%. Завантаження зернових терміналів у 2014 році

досягло 86%. Основні обсяги експорту зернових припадають на порти Одеського та Миколаївського регіонів.

Портовий комплекс України відчуває дефіцит потужностей для перевалки навалювальних вантажів. При цьому найбільшим попитом користуються глибоководні термінали, які вже зараз завантажені практично на 100%. Забезпечення енергетичної безпеки України потребує будівництва потужних, технологічно ефективних і глибоководних терміналів для перевалки вугілля.

У зв'язку з ситуацією на сході країни різко збільшились обсяги каботажних перевезень. У першому кварталі 2015 року вони зросли більш ніж на 1000% - до 1,3 млн. тонн.

Однією з проблем функціонування морських портів в Україні також є недостатнє фінансування розвитку інфраструктури. Тому одним з основних напрямів реформ має стати впровадження державної політики, спрямованої на підтримку стратегічно важливих інвестиційних проектів та сприяння залученню приватних інвестицій в портову інфраструктуру.

На державному рівні визначено, що державно-приватне партнерство має стати дієвим механізмом залучення інвестицій в морські порти. Міністерство інфраструктури України підготувало пропозиції щодо розвитку інфраструктури в портах України, серед яких перспективні проекти з реконструкції існуючих, будівництва нових об'єктів та розвитку припортових територій в морських портах. Реалізація проектів передбачається шляхом впровадження принципів державно-приватного партнерства, зокрема на конкурсних умовах, що передбачені чинним законодавством, у тому числі Законом України "Про морські порти України".

У світі найпоширенішою формою державно-приватного партнерства в портовій галузі є оперування на базі концесійної угоди.

Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 15 жовтня 2012 року № 1055 «Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності» 18 морських портів України можуть передаватися в концесію з можливістю реалізації декількох концесійних проектів в кожному порту.

Подальша реалізація інвестиційних проектів розвитку портової інфраструктури сприятиме зростанню обсягів перевалки транзитних, експортно-імпортних вантажів і зміцнить конкурентоспроможність національної транспортної системи.

Для підвищення привабливості морських портів України і сприяння зростанню їх суднообігу необхідно також переглянути та вдосконалити портову тарифну систему - розробити та впровадити сучасну методику формування системи портових тарифів.

Контрольні процедури та логістика

В умовах «загального» ринку для уникнення бар'єрів під час проходження вантажів через морські порти необхідним є зниження витрат, що зумовлені затримками вантажу в процесі виконання контрольних

процедур, зокрема шляхом спрощення механізмів і скорочення часу оброблення вантажів та їх випуску органами державного контролю.

Концепцією розвитку Державної прикордонної служби України на період до 2015 року, що схвалена Указом Президента України від 19 червня 2006 року № 546/2006, передбачено вдосконалення прикордонного контролю шляхом упровадження новітніх технічних систем та комплексів, зокрема, електронного документообігу та електронних засобів ідентифікації транспортних засобів та фізичних осіб.

Державна митна служба разом з Одеським портом впровадила пілотний проект щодо застосування механізму «єдиного вікна» у зоні діяльності Південної митниці та портів Одеської області, що забезпечується організацією системи електронної взаємодії органів виконавчої влади та інших учасників зовнішньоторговельних операцій (транспортних агентів).

Наказом Міністерства фінансів України від 10 березня 2015 року № 308 затверджено новий Порядок виконання митних формальностей на морському і річковому транспорті, яким передбачено можливість подання документів в електронному вигляді.

Серед пріоритетних завдань Міністерства інфраструктури України – підвищення конкурентоспроможності та покращення умов ведення бізнесу в портах, а також мінімізація корупції. Для досягнення вказаних цілей розроблено та реалізовано низку заходів з дерегуляції в портах, що затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 07 липня 2015 року № 491 «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України». Зокрема, запроваджено такі ініціативи: скорочено кількість процедур у портах та контролюючих органів (скасовано комісійний контроль на борту суден), запроваджено електронний документообіг та автоматизований радіологічний контроль, скасовано обов'язковий контроль ізольованого баласту, спрощено процедури оформлення яхт.

Пріоритетним напрямом розвитку галузі з огляду на підтримку впровадження державної політики щодо розвитку України як транзитної держави є розвиток мультимодальності та логістичних технологій.

ЄС висунуло концепцію «магістралей моря» (Motorways of the Sea), яка передбачає комбіновані перевезення автомобільним та водним (поромним) транспортом. Очікується, що з 2015 року вони становитимуть близько 70 % усіх вантажних перевезень ЄС.

Розширення зовнішньої торгівлі України з країнами Європи спонукає країну прагнути до сучасних стандартів перевезень високотарифних вантажів; активно розвивати каботажні перевезення контейнерів, що має стати підґрунтям для побудови нових логістичних рішень; розробляти і впроваджувати сучасні інструменти інформаційної інтеграції, що полегшують перевезення вантажів.

Морські порти відіграють провідну роль як логістичні центри і потребують наявності ефективних зв'язків з внутрішніми регіонами країни. Усе більшу роль, зокрема в перевезенні товарів у внутрішні регіони країни і в

поєднанні європейських морів, має відігравати внутрішній водний транспорт, який ще має невикористаний потенціал.

У зв'язку з підписанням Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, у тому числі в частині співпраці у сфері «Транспорт», що обумовлює розвиток комбінованих та мультимодальних перевезень, питання сучасного стану нормативно-правової бази, що регулює здійснення таких перевезень та їх розвиток на національному рівні, потребує перегляду та вдосконалення.

Слід зазначити, що в боротьбі за транзит важливу роль відіграє траншипмент, що має ширше використовуватися в діяльності морських портів України як інструмент досягнення економічної вигоди у додатковому річному прибутку. У зв'язку з цим необхідним є розвиток законодавчої бази, а також створення господарсько-правових та митних умов для режиму траншипменту, що дасть змогу морським портам України стати портами-хабами в Чорноморському регіоні та сприятиме збільшенню обсягів контейнерної перевалки.

Безпека мореплавства та охорона навколишнього природного середовища

Безпека судноплавства є важливою умовою охорони людського життя на морі, збереження майна, довкілля та невід'ємною частиною судноплавства і торговельного мореплавства, а існуюча система її забезпечення пов'язана з міжнародним співробітництвом у цій сфері, встановленням і забезпеченням застосування технічних норм і стандартів, підготовки та дипломування моряків, повноваженнями держави порту і держави прапора, прибережної держави, організацією пошуку і рятування на морі, діяльністю класифікаційних товариств і страхових компаній, імплементацією міжнародно-правових норм.

З метою вдосконалення функціонування державної системи забезпечення безпеки на морському та річковому транспорті Міністерство інфраструктури України затвердило Галузеву програму забезпечення безпеки судноплавства на 2014 - 2018 роки та План заходів з її виконання.

Одним із важливих питань є виконання норм з безпеки на морському транспорті, що наразі потребує гармонізації положень національного законодавства з положеннями європейських актів з питань контролю державою порту та відповідності вимогам держави прапора, а також імплементації конвенцій Міжнародної морської організації.

На сьогодні в Україні потрібно гармонізувати міжнародні кодекси (Міжнародний кодекс перевезення небезпечних вантажів (IMDG Code) та Міжнародний кодекс перевезення навалочних вантажів у новій редакції (IMSBC Code) у переліку національних документів, що регламентують безпечне перевезення вантажів морем. До того ж, чинні в Україні правила морського перевезення небезпечних вантажів (МОПНВ) в частині класифікації небезпечних вантажів, їх розміщення, тари та упаковки, укладання і кріплення у вантажних транспортних одиницях (у тому числі в

контейнерах) повністю або частково суперечать вимогам Міжнародного кодексу перевезення небезпечних вантажів.

З метою врегулювання цих питань є потреба в гарантуванні безпеки судноплавства щодо ризиків вантажних морських перевезень, вдосконаленні та розвитку відповідної нормативної бази та приведенні її у відповідність з міжнародними вимогами.

Важливим кроком має стати введення в дію міжнародного Кодексу з завантаження/розвантаження суден, що перевозять навалочні вантажі (BLU Code), приведення діяльності у відповідність із Конвенцією МАРПОЛ (Міжнародна Конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року) і протоколів до неї та відповідного європейського законодавства щодо портового приймального обладнання та створення сучасної інфраструктури щодо поводження з судновими відходами та залишками вантажів, оптимізація системи управління екологічною безпекою в морських портах та регулювання викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря.

Європейська транспортна політика (Біла книга) передбачає створення системи безпечного транспорту, у якій контроль руху суден та інформаційна система SafeSeaNet стануть основою для всіх відповідних інформаційних інструментів на морі, які забезпечують технічну та громадську безпеку морського транспорту, а також захист навколишнього природного середовища від забруднення, спричиненого суднами. Необхідним є створення та належне впровадження в Україні національного сегменту системи SafeSeaNet, що має бути суттєвим внеском у створення спільного середовища обміну інформацією для спостереження за морською територією та сприяння формуванню єдиного морського простору.

3. Визначення стратегічних напрямів та цілей розвитку галузі морського транспорту

Стратегічні напрями, цілі та завдання, а також терміни їх досягнення визначені Угодою про асоціацію, Стратегією сталого розвитку «Україна – 2020», Транспортною стратегією України на період до 2020 року на основі аналізу сучасного стану та проблем функціонування галузі.

Крім цього, цей Стратегічний план враховує короткострокові програмні документи Мінінфраструктури щодо морського транспорту, а також відповідні європейські та міжнародні акти.

Стратегічний план має на меті впровадження загальнодержавної політики реформ та застосування принципів доброго врядування, включаючи розвиток інституційної спроможності та електронного врядування, боротьбу з корупцією та прозорість.

Для належного розвитку сектору протягом 2016 – 2020 років роботу буде зосереджено на таких стратегічних напрямках:

1. Реформування системи державного управління галузі.

2. Реалізація ефективних форм ДПП у портах та розбудова стратегічної портової інфраструктури.
3. Розвиток електронного співтовариства, спрощення контрольних процедур, створення сприятливих умов для бізнесу.
4. Підвищення рівня безпеки мореплавства, розвиток системи пошуку та рятування, охорони навколишнього природного середовища.

Напрямок 1. Реформування системи державного управління галузі

1.1 Удосконалення нормативно-правової бази діяльності галузі:

- послаблення регуляторного тиску;
- впровадження принципів недискримінації та спрощення ведення бізнесу.

1.2 Удосконалення державного управління та боротьба з корупцією:

- створення Морської адміністрації України;
- розвиток потенціалу галузі.

1.3 Забезпечення сталого використання морських ресурсів:

- формування та якісна реалізація державної морської політики.

Напрямок 2. Реалізація ефективних форм ДПП у портах та розбудова стратегічної портової інфраструктури

2.1 Створення сприятливих умов для залучення інвестицій в розвиток морських портів:

- визначення переліку об'єктів портової інфраструктури, що можуть бути передані інвестору;
- визначення умов та завдань щодо приватизації, концесій, державно-приватного партнерства, оренди чи будь-яких інших форм залучення інвестицій в порт.

2.2 Забезпечення належного робочого стану та розвиток стратегічних об'єктів портової інфраструктури, що належать до сфери відповідальності держави:

- Підтримання експлуатаційних глибин, створення глибоководного рейдового терміналу в районі Очакова та Усть-Дунайська для донавантаження на рейді;
- створення механізму компенсації інвестицій в об'єкти портової інфраструктури.

2.3 Удосконалення тарифної політики, операційної діяльності та спрощення контролюючих процедур в портах:

- впровадження сучасної методики формування системи портових тарифів;
- удосконалення внутрішньопортової логістики, включаючи спрощення оформлення суден, скорочення форм контролю, що застосовуються до вантажів;

– гармонізація національного законодавства щодо електронного документообігу та захисту інформації з європейськими вимогами.

Напрямок 3. Розвиток електронного співтовариства, спрощення контрольних процедур, створення сприятливих умов для бізнесу

3.1 Удосконалення системи логістичних зв'язків між портом і видами транспорту:

– інтеграція з внутрішнім водним транспортом та залізницею;
– вдосконалення правового врегулювання розвитку транспорту в Україні та спрощення правил перевезення вантажів територією України.

3.2 Запровадження на національному рівні технології «Єдине вікно - локальне рішення»:

- впровадження інформаційних технологій шляхом впровадження ІСПС у всіх морських портах України.

Напрямок 4. Підвищення рівня безпеки мореплавства, розвиток системи пошуку та рятування, охорони навколишнього природного середовища:

4.1 Удосконалення роботи системи забезпечення безпеки мореплавства України як морської держави та її відповідності міжнародним стандартам та європейським актам:

– формування нормативної бази для утворення в Україні Єдиного національного морського вікна відповідно до європейських актів;
– створення національного сегменту системи SafeSeaNet та впровадження в морських портах національного «Морського Єдиного вікна» на базі наявної інформаційної системи портового співтовариства (ІСПС) та подальша його інтеграція в систему «SafeSeaNet»;
– імплементація документів Міжнародної морської організації (ІМО) та європейських актів щодо безпеки судноплавства;
– виконання норм з безпеки на морському транспорті та імплементація в повному обсязі вимог щодо контролю державою прапора і контролю державою порту.

4.2 Забезпечення безпеки судноплавства щодо ризиків вантажних морських перевезень:

– імплементація норм Міжнародного кодексу морського перевезення небезпечних вантажів (IMDG Code) та Міжнародного кодексу перевезення навалочних вантажів (IMSBC Code).

4.3 Захист довкілля від негативних наслідків функціонування морського транспорту:

– раціональне використання портової інфраструктури та оптимізація транспортування, перевалки і процесів зберігання вантажів;
– скорочення викидів та приведення діяльності у відповідність із вимогами Конвенції МАРПОЛ і протоколів до неї та європейських актів;

– створення у морських портах України уніфікованої системи управління екологічною безпекою європейського рівня.

4. Очікувані результати та індикатори виконання

Наслідком ефективної реалізації Стратегічного плану розвитку морського транспорту має стати:

- зміцнення позицій України як морської держави.
Індикатор: прийняття нової редакції Морської доктрини України;
- збільшення обсягів перевалки вантажів у портах та інвестицій, підвищення ефективності діяльності суб'єктів господарювання та залучення додаткових коштів до бюджету.
Індикатор: на 30 млн. тонн зросте вантажопотік, залучені інвестиції в обсязі \$ 2 млрд.;
- підвищення рівня використання транзитного потенціалу, збільшення обсягів перевезень транзитних вантажів морським транспортом.
Індикатор: зростання транзитного вантажопотоку;
- підвищення комерційної привабливості морського портового комплексу для користувачів транспортних послуг, розвиток вантажної та клієнтської бази, підвищення рівня оптимізації логістики в морських портах.
Індикатор: щорічне збільшення економічного ефекту від оптимізації логістики в портах;
- підвищення ефективності контрольно-наглядових заходів з гарантування безпеки на морському транспорті й мінімізація рівня аварійності.
Індикатор: включення України до білого списку Паризького Меморандуму щодо контролю суден державою порту; зменшення кількості аварій на морському транспорті.

5. Ризики для виконання Стратегічного плану

Існують ризики втрати конкурентоспроможності національної транспортної системи України, які виявлять себе у неспроможності країни брати участь в обслуговуванні основних транснаціональних і трансконтинентальних вантажопотоків між Заходом і Сходом та остаточній втраті транзитного потенціалу.

Ризики довгострокових інвестицій в інфраструктурні об'єкти можуть виникати: через політичну нестабільність; погіршення інвестиційного клімату, що обумовлено як наслідками економічної депресії і невизначеними перспективами зростання економіки, так і проблемами наростання рівня корупції, гальмування реформ, жорсткої економії бюджетних коштів та скорочення капітального інвестування за рахунок державних коштів.

Існує високий ризик підприємницької діяльності, що обмежує інвестиційні надходження у морський бізнес України.

Частина 2

План заходів щодо реалізації пріоритетних напрямів розвитку

Найменування стратегічної цілі	Завдання	Опис/коментарі (що саме має бути зроблено для виконання завдання)	Термін	Відповідальні
1	2	3	4	5
Напрямок 1. Реформування системи державного управління галузі				
1.1 Удосконалення нормативно-правової бази діяльності галузі	послаблення регуляторного тиску	забезпечення дерегуляції процедур контролю та оформлення товарів та транспортних засобів в морських портах	2016	ДП «АМПУ» Департамент морського та річкового транспорту
	впровадження принципів недискримінації та спрощення ведення бізнесу	спрощення процедури контролю товарів та транспортних засобів, в тому числі шляхом використання електронного документообігу та системи аналізу та управління ризиками, що значно зменшує ризики прояву дискримінації	2016	ДП «АМПУ» Департамент морського та річкового транспорту
		внесення змін до статті 32 КТМ України, передбачивши право плавання під прапором України, в тому числі, для суден, що належать будь-яким юридичним особам, зареєстрованим в Україні, незалежно від наявності або відсутності у статутному капіталі таких юридичних осіб іноземних інвестицій	2016	Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека)
		внесення змін до процедур оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, що сприятиме спрощенню ведення судноплавного бізнесу	2016	Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека)

1.2 Удосконалення, дерегуляція державного управління та боротьба з корупцією	створення Морської адміністрації України	розроблення нормативних актів, направлених на створення Морської адміністрації	2016-2017	Департамент морського та річкового транспорту
	розвиток адміністративного потенціалу галузі	залучення технічної допомоги щодо проведення семінарів, навчань та навчальних поїздок в рамках реалізації проекту ЄС «Підтримка імплементації Угоди про Асоціацію та національної стратегії транспортного сектору України» визначення та ініціювання проектів в рамках інструментів TAIEХ	2016-2020	Укрморречінспекція Департамент морського та річкового транспорту
1.3 Забезпечення сталого використання морських ресурсів	формування та якісна реалізація державної морської політики	розроблення нової редакції Морської доктрини України	2016-2017	Департамент морського та річкового транспорту
Напрямок 2. Реалізація ефективних форм ДПП у портах та розбудова стратегічної портової інфраструктури				
2.1 Створення сприятливих умов для залучення інвестицій в розвиток морських портів	визначення переліку об'єктів портової інфраструктури, що можуть бути передані інвестору	визначення переліку об'єктів з формуванням на їх основі цілісних майнових комплексів, що забезпечуватимуть повний технологічний цикл обробки вантажів. При цьому, до такого переліку не можуть бути віднесені стратегічні та об'єкти портової інфраструктури загального користування	2016-2017	Департамент управління об'єктами державної власності Департамент морського та річкового транспорту ДП «АМПУ» Державні підприємства – морські торговельні порти
	визначення умов та завдань щодо приватизації, концесій, державно-приватного партнерства, оренди чи будь-яких інших форм залучення інвестицій в розвиток портової інфраструктури	внесення змін до Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» з метою виключення морських портів – державних підприємств, із переліку об'єктів, що не підлягають приватизації	2016-2017	Департамент управління об'єктами державної власності Департамент морського та річкового транспорту ДП «АМПУ»

		внесення змін до деяких законодавчих актів з метою зняття регуляторних бар'єрів для розвитку державно-приватного партнерства в Україні та стимулювання інвестицій	2016-2018	Департамент управління об'єктами державної власності Департамент морського та річкового транспорту ДП «АМПУ»
2.2 Забезпечення належного робочого стану та розвиток стратегічних об'єктів портової інфраструктури, що належать до сфери відповідальності держави	підтримання експлуатаційних глибин, створення глибоководного рейдового терміналу в районі Очакова та Усть-Дунайська для дозавантаження на рейді	формування планів днопоглиблювальних робіт для підтримки паспортних показників глибин на підхідних каналах та операційних акваторіях морських портів (на 2-3 роки) із відповідними розрахунковими показниками об'єму та вартості таких робіт	Щорічно	ДП «АМПУ»
		проведення днопоглиблювальних робіт в акваторіях морських портів та на підхідних каналах (до паспортних характеристик)	2016-2018	ДП «АМПУ»
		створення глибоководного рейдового терміналу в районі Очакова та Усть-Дунайська	2016-2017	ДП «АМПУ»
	створення механізму компенсації інвестицій в об'єкти портової інфраструктури	розроблення та прийняття постанови Кабінету Міністрів України щодо затвердження Порядку та умов укладання договорів, на підставі яких здійснюється компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури	2016	Управління економіки та фінансів Департамент морського та річкового транспорту ДП «АМПУ»

2.3 Удосконалення тарифної політики, операційної діяльності та спрощення контролюючих процедур в портах	впровадження сучасної методики формування системи портових тарифів	затвердження нової редакції Методики розрахунку ставок портових зборів та розроблення на її основі нової редакції Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів	2016	Департамент морського та річкового транспорту Управління економіки та фінансів ДП «АМПУ»
		внесення змін до Тарифів на послуги із забезпечення проведення криголамних робіт	2016	Департамент морського та річкового транспорту Управління економіки та фінансів ДП «АМПУ»
		затвердження Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України	2016	Департамент морського та річкового транспорту Управління економіки та фінансів ДП «АМПУ»
	вдосконалення внутрішньопортової логістики, включаючи спрощення оформлення суден, скорочення форм контролю, що застосовуються до вантажів	забезпечення зменшення витрат та часу під час обслуговування зовнішньоекономічних вантажів через морські порти України та організації здійснення контролю суден закордонного плавання	2016	Департамент морського та річкового транспорту Державні підприємства - морські торговельні порти

		внесення змін до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, з метою приведення нормативно-правового акта у відповідність до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року, запровадження оформлення судна контролюючими органами в електронному вигляді на підставі інформації, наданої в стандартизованих формах FAL ¹ та контролю на судні виключно за результатами аналізу ризиків, скорочення переліку документів, копії яких повинні бути надані капітану після приходу судна в порт	2016	Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека)
	гармонізація національного законодавства щодо електронного документообігу та захисту інформації з європейськими вимогами	залучення технічної допомоги в рамках реалізації проекту ЄС «Підтримка імплементації Угоди про Асоціацію та національної стратегії транспортного сектору України» щодо адаптації національного законодавства з питань захисту інформації та визначення електронного документообігу	2016	Управління стратегічного розвитку та інвестицій Департамент морського та річкового транспорту
Напрямок 3. Розвиток електронного співтовариства, спрощення контрольних процедур, створення сприятливих умов для бізнесу				

¹ обов'язкове надання судновласниками (або їх представниками) в електронному форматі XML стандартизованих форм FAL, визначених Конвенцією ІМО щодо полегшення міжнародного морського руху

3.1 Удосконалення системи логістичних зв'язків між портом і іншими видами транспорту	інтеграція з внутрішнім водним транспортом та залізницею	розроблення та прийняття законопроекту, спрямованого на розвиток в Україні мультимодальних перевезень, адаптацію законодавства України в цій сфері до права ЄС	2016-2017	Управління стратегічного розвитку та інвестицій
		розроблення на національному рівні Комплексного плану розвитку логістики	2016-2017	Управління стратегічного розвитку та інвестицій
	вдосконалення правового врегулювання розвитку траншипменту в Україні та спрощення правил перевезення вантажів територією України	внесення змін до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, якими передбачається надання 50% знижки до ставок усіх видів портових зборів, крім адміністративного, для суден, які заходять в морські порти України для виконання операцій з навантаження та (або) вивантаження транзитних вантажів	2016-2017	Департамент морського та річкового транспорту
		розроблення та надання в установленому порядку на розгляд Уряду України законопроекту стосовно внесення змін до деяких законодавчих актів щодо сприяння процедурам торгівлі та логістики у морських портах	2016-2017	Департамент морського та річкового транспорту ДП «АМПУ»
		розроблення та надання в установленому порядку на розгляд Уряду законопроекту стосовно внесення змін до Митного кодексу України щодо надання сприяння процедурам логістики в морських портах	2016-2017	Департамент морського та річкового транспорту ДП «АМПУ»

3.2 Запровадження на національному рівні технології «Єдине вікно - локальне рішення».	впровадження інформаційних технологій шляхом впровадження ІСПС у всіх морських портах України	надання в установленому порядку на розгляд Уряду проекту Закону України "Про внесення змін до Закону України "Про морські порти України" щодо функціонування ІСПС", що передбачено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18.03.2015 № 357-р «Про затвердження плану заходів з дерегуляції господарської діяльності»	2016	Департамент морського та річкового транспорту
		виконання затвердженого Переліку заходів, спрямованих на подальше впровадження ІСПС у морських портах України на 2016-2020 роки	2016-2020	ДП «АМПУ»
Напрямок 4. Підвищення рівня безпеки мореплавства, розвиток системи пошуку та рятування, охорони навколишнього природного середовища				
4.1 Удосконалення роботи системи забезпечення безпеки мореплавства України як морської держави та її відповідності міжнародним стандартам та європейським актам	формування нормативної бази для утворення в Україні Єдиного національного морського вікна відповідно до європейських актів	внесення змін до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, в частині забезпечення подання необхідної інформації судноводієм перед заходом в порти держав-членів та згідно з вимогами Директиви 2010/65/ЄС про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів	2016	ДП «АМПУ» Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека)

	створення національного сегменту системи SafeSeaNet та впровадження в морських портах національного «Морського Єдиного вікна» на базі наявної інформаційної системи портового співтовариства (ІСПС) та подальша його інтеграція в систему «SafeSeaNet»	розроблення та затвердження наказу Міністерства інфраструктури про затвердження Положення про функціонування національної системи SafeSeaNet створення та розроблення програмно-технічного комплексу національної системи SafeSeaNet згідно з вимогами Директиви 2002/59/ЄС, що засновує систему нагляду за рухом суден та інформування Співтовариства	2016-2018	ДУ «Держгідрографія» ДП «АМПУ» Департамент морського та річкового транспорту Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека)
	імплементация документів Міжнародної морської організації (ІМО) та європейських актів щодо безпеки судноплавства	сприяння ратифікації Конвенції про працю в морському судноплавстві 2006р, сприяння приєднанню до Міжнародної конвенції про контроль за шкідливими протиобростаючими системами на суднах, сприяння приєднанню до міжнародного Кодексу з безпеки високошвидкісних суден, сприяння приєднанню до Протоколу від 1988 року до Конвенції про вантажну марку сприяння приєднанню до Протоколу від 2002 року до Афінської Конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року	2016-2018	Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека)
		імплементация Регламенту ЄК 725/2004 про посилення охорони суден та портових засобів	2016-2018	Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека)

	виконання норм з безпеки на морському транспорті та імплементація в повному обсязі вимог щодо контролю державою прапора і контролю державою порту	гармонізації положень національного законодавства з положеннями Директиви 2009/16/ЄС щодо контролю державою порту та Директиви 2009/21/ЄС стосовно відповідності вимогам держави прапору шляхом внесення змін до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545 та до статті 90 Кодексу торговельного мореплавства України	2016	Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека)
		створення єдиної інформаційної бази реєстру суден, що ходять під прапором України	2016-2017	Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека)
		проведення підготовки та зовнішнього аудиту ІМО морської адміністрації України	2016-2017	Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека)
		сприяння приєднанню України до Паризького Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту	2019	Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека)

	отримання Регістром судноплавства України статусу класифікаційного товариства, що визнається Європейською Комісією згідно європейських актів	гармонізація положень національного законодавства з положеннями Директиви 2009/15/ЄС та Регламенту ЄК 391/2009	2017	ДП «Регістр судноплавства України»
4.2 Забезпечення безпеки судноплавства щодо ризиків вантажних морських перевезень	імплементация Міжнародного кодексу морського перевезення небезпечних вантажів (IMDG Code) та Міжнародного кодексу перевезення навалочних вантажів (IMSBC Code)	сприяння введення в дію Міжнародного кодексу морського перевезення небезпечних вантажів, яким регулюються Правила морського перевезення небезпечних вантажів	2016-2017	Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека)
		сприяння введення в дію Міжнародного кодексу перевезення навалочних вантажів, яким регулюються Правила перевезення навалочних вантажів	2016-2017	Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека)
		розроблення проекту постанови Кабінету Міністрів України щодо ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом	2016-2017	Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека)
	вдосконалення процедури проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних	внесення змін до Порядку складання іспитів працівниками суб'єктів перевезення небезпечних вантажів	2016-2018	Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека) ДП «АМПУ»

	вантажів	проведення в морських портах спеціального навчання керівного складу, фахівців та робітників, які займаються класифікацією, пакуванням, маркуванням чи нанесенням знаків безпеки та інформаційних табло на упаковки, оформленням транспортних документів, відправленням, перевезенням або прийманням небезпечних вантажів	2016-2018	Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека) ДП «АМПУ»
4.3 Захист довкілля від негативних наслідків функціонування морського транспорту	раціональне використання портової інфраструктури та оптимізація транспортування, перевалки і процесів зберігання вантажів	імплементация міжнародного Кодексу із завантаження/розвантаження суден, що перевозять навалочні вантажі (BLU Code) сприяння введенню в дію Настанови щодо виконання Рекомендації ІМО з безпеки транспортування небезпечних вантажів та пов'язана з цим діяльність портів (Циркуляр MSC.1/circ.1216 ІМО) та Керівництва по роботі терміналів з перевантаження навалочних вантажів	2017-2018	Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека) Департамент морського та річкового транспорту ДП «АМПУ»
	скорочення викидів та приведення діяльності у відповідність із вимогами Конвенції МАРПОЛ і протоколів до неї та європейських актів	імплементация Директиви 2000/59/ЄС про портове приймальне обладнання для суднових відходів та залишків вантажу	2016-2017	Департамент морського та річкового транспорту ДП «МТП «Южний»
	створення у морських портах України уніфікованої системи управління екологічною безпекою європейського рівня	створення екологічної інформаційної системи для моніторингу кількості скинутого в акваторію ізольованого баласту з суден, прийнятих з суден відходів та залишків вантажу	2017-2020	ДП «АМПУ»

		реалізація заходів з модернізації, переоснащення, придбання сучасних технічних засобів, суден портового флоту для запобігання розливів наливних вантажів, ліквідації наслідків розливів	2017-2020	ДП «АМПУ»
--	--	---	-----------	-----------

Директор Департаменту морського та річкового транспорту

А.В. Затулко

Додаток до Стратегічного плану

Перелік директив і регламентів ЄК, для яких розроблено дорожні карти з підтримки їх імплементації

1. Директива 2009/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року стосовно загальних правил і стандартів для організацій з інспектування та огляду суден, а також відповідної діяльності морських адміністрацій.
2. Регламент (ЄС) 391/2009 Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року про загальні правила й стандарти для організацій з інспектування суден та огляду суден.
3. Директива 2009/21/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року стосовно відповідності вимогам держави прапора.
4. Директива 2009/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року стосовно контролю державою порту.
5. Регламент (ЄС) № 336/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 лютого 2006 року про імплементацію Міжнародного кодексу з управління безпекою в рамках Співтовариства та скасування Регламенту Ради (ЄС) № 3051/95.
6. Регламент (ЄС) № 392/2009 Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року про відповідальність пасажирських перевізників морем у разі морських аварійних подій.
7. Директива 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року засновує систему Співтовариства з нагляду за рухом суден і інформування, та скасовує Директиву Ради № 93/75/ЄЕС.
8. Директива 2009/45/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 року стосовно правил та стандартів безпеки для пасажирських суден.
9. Директива Ради 1999/35/ЄС від 29 квітня 1999 року про систему обов'язкового огляду для безпечного функціонування регулярних перевезень поромами типу ро-ро та швидкісними пасажирськими суднами.
10. Директива 2003/25/ЄС Європейського Парламенту та Ради про особливі вимоги до остійності пасажирських суден типу ро-ро.
11. Регламент (ЄС) № 530/2012 Європейського Парламенту та Ради від 13 червня 2012 року про прискорення запровадження вимог про подвійний корпус або еквівалентну конструкцію для нафтоналивних однокорпусних суден.
12. Директива 2001/96/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 4 грудня 2001 року встановлює гармонізовані вимоги і процедури безпечного завантаження і розвантаження балкерів.

13. Директива 2008/106/ЄС про мінімальний рівень підготовки моряків.
14. Директива 2000/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 листопада 2000 року про портове обладнання з прийому відходів з суден та залишків вантажу.
15. Регламент (ЄС) № 782/2003 Європейського Парламенту та Ради від 14 квітня 2003 року про заборону оловоорганічних сполук на суднах.
16. Директива 2010/65/ЄС про облікові формальності для суден, що прибувають та/або відбувають з портів держав-членів Співтовариства та скасування Директиви Ради № 2002/6/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 18 лютого 2002 року, яка є чинною до 18 травня 2012 року.
17. Директива Ради 1999/63/ЄС від 21 червня 1999 року про Угоду про організацію робочого часу моряків, укладену між Асоціацією Судновласників Європейського Співтовариства (АСЄС) та Федерацією Транспортних Профспілок Європейського Співтовариства (ФТП) – Додаток: Європейська угода про організацію робочого часу моряків, за винятком її Положення 16.
18. Директива 1999/95/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 13 грудня 1999 року про застосування положень щодо годин праці моряків на борту суден, що заходять до портів Співтовариства.
19. Директива 2005/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 жовтня 2005 року про посилення безпеки портів.
20. Регламент (ЄС) № 725/2004 Європейського Парламенту та Ради від 31 березня 2004 року про посилення безпеки суден та портових споруд.