

Обновление стратегии портовой отрасли Украины

Материалы для встречи



В рамках сегодняшней встречи планируется обсудить вопрос по обновлению стратегии портов Украины

Повестка встречи

А Необходимость и подход к обновлению стратегии портов Украины

Б Предложение сотрудничества со всеми стейкхолдерами на базе площадки АСС



Представление спикеров сегодняшней встречи

Участники встречи



Администрация
морских портов
Украины



**Райвис
Вецкаганс**

и.о. Директора



**Владимир
Шемаев**

Руководитель отдела
стратегического
планирования и развития



**Мария
Михайленко**

Партнер, глава центра
компетенций "Транспорт и
инфраструктура" в СНГ



**Артем
Закомирный**

Принципал



**Сергей
Вовк**

Директор



**Наталья
Готвянская**

Старший менеджер по
вопросам стратегического
развития

Roland Berger и ЦТС имеют значительный опыт предоставления консалтинговых услуг в портовой отрасли

Roland Berger и ЦТС – Ключевые факты

Roland Berger 

Основана в 1967 в Германии Роландом Бергером

50 офисов в 36 странах

220 партнеров 2,400 сотрудников глобально

Более 1,000 международных клиентов

Киев с 1993 

Берлин с 1990 

Клиенты в портовой отрасли (выборочно)




ЦТС

Более 15 успешно завершенных проектов по разработке стратегии развития компаний транспортного комплекса

Более 55 успешно завершенных проектов для компаний ж/д и портового комплекса Украины

Опыт выполнения и поддержки проектов для международных финансовых организаций и структур (EBRD, IFC, World Bank, TRACECA)

Профессиональная экспертная команда с фокусом на транспортном секторе Украины

Клиенты в транспортной отрасли



Морские порты – одно из ключевых связующих звеньев производства и цепочки поставок

Взаимосвязь морских портов с секторами экономики Украины

Обрабатывающая промышленность

- > Metallургия
- > Химическая промышленность

Добывающая промышленность

- > Добыча энергоресурсов
- > Добыча руды черных и цветных металлов
- > Добыча хим. сырья

Строительство

- > Промышленное строит-во
- > Транспортное строит-во
- > Гражданское строит-во

Сельское хозяйство

- > Выращивание и переработка



Торговля

Машиностроение и автомобилестроение

-  Грузы
-  Модальности и соответствующая инфраструктура

Для развития портовой отрасли в 2013 г. была принята стратегия морских портов Украины до 2038 года; в настоящее время требует обновления

Стратегия развития морских портов – статус реализации



Реализовано

- > Законодательное разделение морских портов на ГСК и АМПУ
- > Частичное внедрение ГЧП практики:
 - Идет разработка нового закона о концессии
 - Выполнено пред-ТЭО для ряда государственных стивидорных компаний
- > Реализованы или стартовали несколько проектов дноуглубления на подходных каналах и в акваториях морских портов для обслуживания крупнотоннажных судов, в т.ч. типа Capesize
- > Приняты планы развития каждого из морских портов на кратко-, средне- и долгосрочную перспективу
- > Созданы Советы портов – консультативно-совещательные органы из числа субъектов хозяйствования
- > Введено в эксплуатацию несколько крупных частных терминалов (Bunge, COFCO, Ризоил и др.)

Стратегия развития морских портов Украины 2013-2038 требует обновления

- > *Разработана по требованию закона "О Морских портах" Министерством инфраструктуры при аналитической поддержке Roland Berger*



Не реализовано

Не в полной мере реализовано

- > Развитие/ модернизация:
 - Подъездных путей
 - Портофлота
- > Привлечение частных инвестиций
- > Специализация портов
- > Создание припортовых кластеров
- > Разделение имущества между ГСК и АМПУ

Полностью не реализовано

- > Методика компенсации инвестиций в стратегическую инфраструктуру
- > Утверждение границ портов
- > Создание и внедрение портовой администрации – лендлорда

Существует ряд предпосылок для разработки обновления стратегии

Предпосылки функционирования портовой отрасли Украины

Ужесточение конкуренции за грузопотоки среди портовых операторов:

- Уход транзитных грузов (перевалка сократилась с 35,3 до 10,3 млн. т. за 2012-2016)
- Изменение структуры перерабатываемых грузов (сократились объемы перевалки наливных, металлов, угля и химических грузов)
- Переключение грузов на ТОП-5 портов (рост доли с 76% до 84% в 2012-2016)
- Нарастивание перевалки частными стивидорами, доля ГСК сократилась с 39% до 29% в 2012-2016

"Хаотический" характер развития портовых мощностей:

- Развитие новых мощностей без учета инфраструктурных ограничений – подъездных путей (ж/д и авто) и гидротехники (подходные пути и причалы)

"Узкие" места припортовой инфраструктуры остаются "нетронутыми" даже в отношении ведущих портов (Одесса, Николаев)

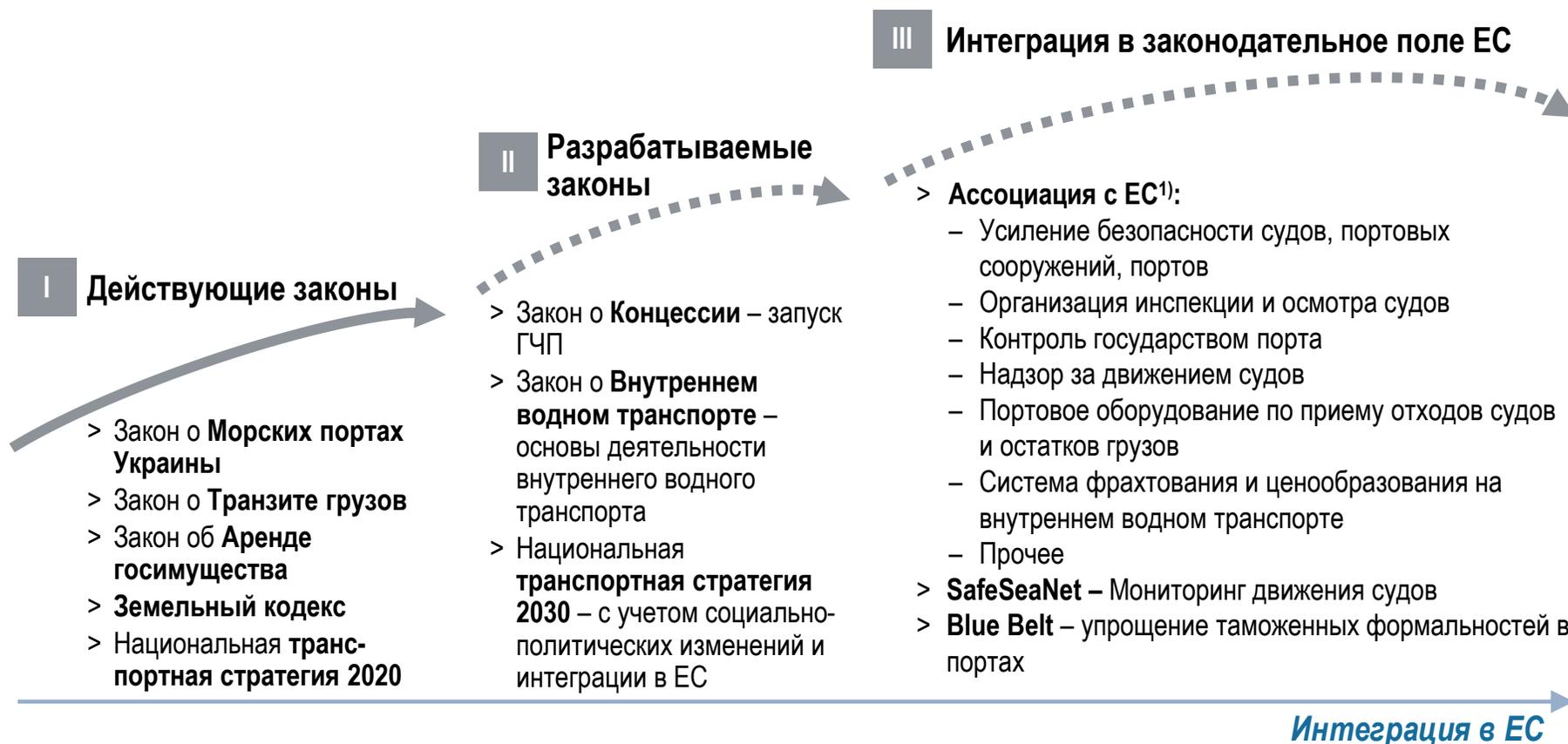
Припортовые территории остаются неразвитыми с точки зрения производственных площадок (производственных кластеров) и логистики (сухие порты)

Отсутствие возможностей у АМПУ управления землями в границах порта

Высокие ставки налоговых отчислений для АМПУ и ГСК, что приводит к снижению CAPEX

Обновление стратегии должно проходить с учетом ожидаемых изменений национального регулирования

Ожидаемые изменения в регулировании портовой отрасли



1) В т.ч. Регламент (ЕС) 725/2004 от 31.03.2004 об усилении безопасности судов и портовых сооружений, Директива 2005/65/ЕС от 26.10.2005 об усилении безопасности портов, Директива 2009/16/ЕС от 23.04.2009 касательно контроля государством порта, Директива 2000/59/ЕС от 27.11.2000 про портовое оборудование по приёму отходов с судов и остатков грузов, Директива Совета 96/75/ЕС о системе фрахтования и ценообразования на национальном и международном ВВТ Содружества

А также должны быть учтены существующие вызовы в отрасли

Основные вызовы, которые должны быть отражены в Стратегии

Усиление контроля над распределением земель порта и обеспечение их эффективного использования

Планирование развития портов на основании требований национальной экономики

Планирование развития портов с точки зрения введения дополнительных мощностей – проектирование эффективных грузовых терминалов

Планирование капитальных инвестиций в новые портовые объекты в соответствии с требованиями портового сектора в целом, а не отдельных портов

Использование концессии для привлечения инвестиций в портовый сектор

Упрощение тарифов для повышения прозрачности

Разработка целевых значений по поступлению от портовых сборов, аренды и концессии для покрытия долгосрочных капитальных инвестиций, а также операционных расходов и выплат дивидендов правительству

Roland Berger и ЦТС готовы поддержать обновление стратегии и ее внедрение – для успешной трансформации отрасли

Поддержка реформирования портовой отрасли Украины



Первый необходимый шаг – обновление стратегии портов в соответствии с текущими экономическими реалиями и тенденциями

Фаза 1 – Обновление стратегии портов Украины

А Глобальные тренды и место Украины в трансп. коридорах

- > Позиции Украины в глобальных грузопотоках по ключевым типам грузов
- > Основные тренды в сфере морских портов, включая международный опыт



Б Модель грузопотоков для морских портов Украины

- > Прогноз по грузопотокам (2017–2038 гг.)
- > Возможности по интеграции портов Украины в международные транспортные коридоры
- > Сильные и слабые стороны портового сектора, включая узкие места портов и соответствующей инфраструктуры



В Концепция развития морских портов Украины

- > Стратегическое видение (профиль) основных портов/кластеров
- > Требования к подъездным путям, близлежащим промышленным кластерам и логистич. инфраструктуре
- > Целевая карта кластеров портов по специализациям
- > Необходимые инвестиции и дорожная карта реализации



Коммуникация в ходе Фазы I

Интервьюирование и согласование результатов с ключевыми бенефициарами портовой стратегии:

- > МИУ
- > АМПУ
- > Уз, Укравтодором, местными властями
- > Стивидорными компаниями
- > Грузовладельцами
- > Портовыми экспертами, вкл. World Bank

Идентификация заинтересованных сторон	Ключевые вопросы	Ключевые вопросы	Ключевые вопросы
Правительство	1. Стратегическое видение портового сектора	2. Потребности в инфраструктурных инвестициях	3. Потребности в инфраструктурных инвестициях
Портовые власти	1. Интеграция портов в транспортные коридоры	2. Интеграция портов в транспортные коридоры	3. Интеграция портов в транспортные коридоры
Стевоидоры	1. Требования к инфраструктуре	2. Требования к инфраструктуре	3. Требования к инфраструктуре
Стевоидоры	1. Требования к инфраструктуре	2. Требования к инфраструктуре	3. Требования к инфраструктуре

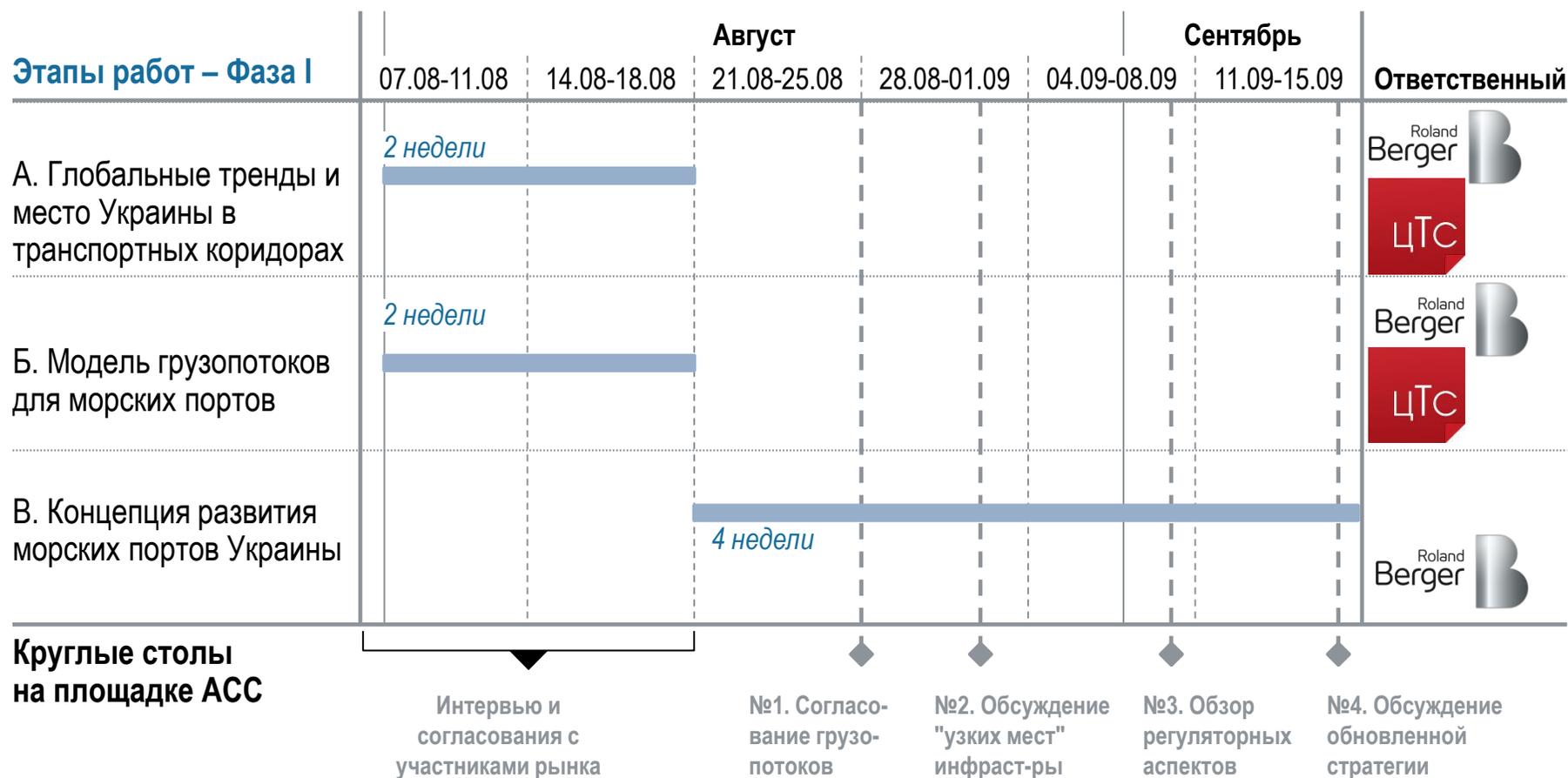
Обсуждение в широком кругу на базе площадки АСС ключевых вводных/результатов

- > Согласование грузопотоков
- > Обсуждение "узких мест" инфраструктуры
- > Обзор регуляторных аспектов
- > Обсуждение обновленной стратегии

Вопрос	Вопросы	Инициаторы
1. Какие порты будут развиваться в первую очередь?	1. Какие порты будут развиваться в первую очередь?	1. Какие порты будут развиваться в первую очередь?
2. Какие порты будут развиваться в первую очередь?	2. Какие порты будут развиваться в первую очередь?	2. Какие порты будут развиваться в первую очередь?
3. Какие порты будут развиваться в первую очередь?	3. Какие порты будут развиваться в первую очередь?	3. Какие порты будут развиваться в первую очередь?

В рамках этого этапа ожидается тесное сотрудничество со всеми стейкхолдерами на базе площадки АСС

План-график проекта и точки взаимодействия на площадке АСС



Roland
Berger

THINK:ACT

