



## НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

Вадатурський Андрій Олексійович

Верховна Рада України, 01008, Київ, вул. Грушевського, 5, тел.: +38(044) 255-37-46, E-mail: [avadaturskyy@rada.gov.ua](mailto:avadaturskyy@rada.gov.ua)

23 лютого 2017 року  
Вих. № 8-328-20/0994

*Першому віце-прем'єр-міністру –  
Міністру економічного розвитку і  
торгівлі України  
КУБІВУ С.І.*

### ДЕПУТАТСЬКИЙ ЗАПИТ

*Щодо необхідності стимулювання суднобудівельної промисловості України, розвитку економічного потенціалу перевізників на річках, які ходять під Прапором України, та прискорення поширення інституту незалежних членів наглядових рад на всі сфери економіки*

**Шановний Степане Івановичу!**

14.02.2017 року на круглому столі за темою: «Вплив тарифної політики на промисловість та економіку» Комітети Верховної Ради України з питань промислової політики та підприємництва, з питань транспорту, з питань паливно-енергетичного комплексу, ядерної політики та ядерної безпеки розглядали пагубний вплив підняття тарифів щодо залізничних перевезень та енергетичних носіїв.

На круглому столі підприємці та промисловці згадали про необхідність запуску річкових шляхів України, стимулювання суднобудівної галузі шляхом прийняття відповідної нормативно-правової бази. Комітет з питань промислової політики та підприємництва планує організувати круглий стіл щодо концепції реформування законодавства про річкову та морську інфраструктуру в цілому та вплив концепції запропонованої законопроектами №№2475а, 2476а, 2712 та 2713/(його клонів) на промисловість та економіку в Україні.

Станом на сьогодні, в суднобудівників та суб'єктів підприємництва, які здійснюють перевезення на річках під прапором України, є серйозні підстави вважати, що концепція запропонована в проектах законів №№2475а, 2476а, 2712 та 2713/(його клонів) призводить до:

- 1) створення монопольного суб'єкта господарювання на річках – Адміністрації річкових водних шляхів України (надалі ДП «АРВШ»). ДП«АРВШ» поєднуватиме владні повноваження із господарськими (за аналогом ДП «АМПУ» в морських портах);

2) ускладнення будівництва причалів та портів на річці, оскільки ДП«АРВІШ» стає черговим органом із яким прийдеться погоджувати таке будівництво;

3) ускладняється механізм встановлення прибережних смуг і визначення суб'єкта прав власності на них, оскільки їх розмір не відповідає розмірам встановленим іншими законодавчими актами, а ДП«АРВІШ» конкуруватиме із органами місцевого самоврядування та державної влади щодо здійснення прав власності на прибережні смуги;

4) об'єднання діючих зборів на річці із подальшим збільшенням у кілька разів, що підвищить фінансовий тиск на річкових перевізників, які тільки почали відроджуватися та будують річкові флоти;

5) створення схем уникнення від сплати портових зборів на морі, через конкуренцію ДП «АМПУ» та ДП «АРВІШ» щодо збирання зборів, оскільки сплата річкового збору звільняє від сплати портових зборів (ДП«АМПУ» втрачає від 6 млн. доларів, а річковим збором планується зібрати до 4,5 млн. доларів);

6) повної слободи пересування на річці судна під іноземним прапором, як правило «зручним» у плані податкового навантаження (скасування захисних механізмів для національних роботодавців);

7) знищення конкурентоздатності національного перевізника, який сплачує акциз та пальне та здійснює податкові відрахування в Україні;

8) здешевлення перевезень судном під іноземним прапором на 85% (з врахуванням ст.52 проекту 2475а) та здороження на 0,2% під прапором України для баржевих перевізників (при встановленні граничного розміру річкового збору запропонованого Комітетом з питань транспорту, який просто замінює діючі збори без подальшого його суттєвого збільшення, яке пропонується Міністерством інфраструктури);

9) знищення національного суднобудівної галузі, яка тільки почала отримувати замовлення на будівництво річкового флоту, оскільки вільний вхід суден під «зручним прапором» із екіпажом на умовах тайм-чартер перетворить цю галузь у судноремонтну.

Виходячи з вищенаведеного, концепція підтримана Мінінфраструктури та викладена в проектах законів №№2475а, 2476а, 2712 та 2713/(його клонах) має суттєві застереження щодо її впливу на промисловість та економіку України.

Представники суднобудівельної галузі та представники перевізників на річці, які ходять під Прапором України, звертають увагу, що Концепція запропонована Міністерством інфраструктури є неприйнятною та пропонують свою, яка полягає в наступному:

1) врахувати висновки Світового банку щодо перегляду портових зборів в Україні в напрямку їх зменшення;

2) децентралізація в сфері управління морськими портами (один порт = одне підприємство) та поширення реформи незалежних членів наглядових рад на державні підприємства морських портів;

3) відмовитися від річкового збору та створити спец фонд у

державному бюджеті України за аналогом Державного дорожнього фонду;

4) Державний водний фонд поповнювати акцизом з палива, що використовується водним транспортом, а також рентною платою за спецвикористання поверхневих вод, можливо відсотком від портових зборів;

5) Державний водний фонд може поповнюватися за рахунок частини портових зборів у морських портах (річковий збір передбачав втрати портових зборів на 6 млн. доларів, при цьому збирал тільки 4,5 млн. доларів, тобто можна просто правильно спрямувати ці 6 млн. доларів);

6) запровадження економічного та управлінського зв'язку громади населеного пункту із портом, який розміщений на території цієї громади;

7) однозначної передачі утримання шлюзів на енергогенеруючі компанії з передачею на їх баланс або без передачі на баланс (підвищення тарифів на електроенергію у 2015 році згенерувало чистий прибуток ДП «Укргідроенерго» у розмірі майже 1,1 млрд грн. у 2015 році, що в рази перевищує ціну утримання шлюзів (на капітальний ремонт потрібно всього 130млн. грн.), які є їх невід'ємною частиною інфраструктури ГЕС).

Окремо зазначу, що представники суднобудівельної галузі та перевізників на річці, які ходять під Прапором України, запропонували Концепцію, яка повністю відповідає тенденціям розвитку законодавства України та деклараціям Кабінету Міністрів України, зокрема:

- 1) 06.2016 року прийнятий закон №1405-VIII про незалежних членів у наглядових радах державних підприємств, тут пропонується поширити цю практику на портові підприємства з врахуванням думки органів місцевого самоврядування під час конкурсного відбору;
- 2) 11.2016 року прийнятий закон №1762-VIII про Державний дорожній фонд, цією концепцією пропонується створити Державний водний фонд;
- 3) 12.2016 року прийнятий закон №1795-VIII про підтримку літакобудування, пропонується- підтримати суднобудування;
- 4) Децентралізація, Концепція пропонує частину портових зборів залишати на місцях та передбачає участь органів місцевого самоврядування та місцевої влади в конкурсному відборі незалежних членів наглядових рад.

Враховуючи вищевикладені факти та економічну ситуацію в країні, вважаю, що на даний час існує реальна потреба ефективного управління державними підприємствами, підтримки суднобудівної галузі та захисту перевізника на річці, який ходить під Прапором України, у зв'язку з чим прошу висловити позицію Міністерства економічного розвитку і торгівлі України щодо можливого пагубного впливу на економіку України:

- 1) вільного доступу перевізників під «зручним» прапором до каботажних (внутрішніх) перевезень в країні;
- 2) поширення практики монопольно-корупційного ДП «АМПУ» на річку;

- 3) посилення тарифного тиску на річкові перевезення в України (перенаправлення 1 млн. т вантажу на річку дає економію на ремонті доріг до 800 млн. грн.);
- 4) затягування процесу поширення практики незалежних членів наглядових рад у державних підприємствах, у тому числі у водній сфері;

Окремо прошу висловити позицію Міністерства економічного розвитку і торгівлі України щодо порівняльного аналізу Концепції викладеної в проектах законів №№2475а, 2476а, 2712 та 2713/(його клонах) та Концепції представників суднобудівельної галузі та перевізників на річці, які ходять під Прапором України, що додається.

**Додаток:**

1. Порівняльний аналіз Концепції викладеної в проектах законів №№2475а, 2476а, 2712 та 2713/(його клонах) та Концепції представників суднобудівельної галузі та перевізників на річці, які ходять під Прапором України – 4 аркуша.

З повагою,  
народний депутат України



Вадатурський А.О.  
(№328)

# Концепція реформування законодавства щодо утримання річкової та морської інфраструктури

№	ЗМІСТ	Відродження національного водного перевізника та суднобудування в Україні (розроблено експертним середовищем)	Спрощення доступу до ринку іноземних перевізників (розроблено окремими народними депутатами (проекти законів №2475а, №2476а, №2712, №2713/2713-д) та підтримано Міністерством інфраструктури України)
1	Удосконалення роботи ДП «АМПУ»  Звіт Рахункової Палати від 27.10.2015 № 7-2 щодо корупції та неефективної роботи	<p>Реорганізація ДП «АМПУ»: один порт – одне ДП.          Передача каналів (в т.ч. БДЛК та ХМК) Адміністраціям відповідних морських портів.          На рівні закону встановити верхні межі портових зборів, надати автономію портам у визначені портових зборів.</p> <p><b>Наслідки:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) децентралізація управління портами;</li> <li>2) здорова конкуренція портів;</li> <li>3) підвищення якості роботи портів.</li> </ul>	<p>Міністерство інфраструктури України (надалі - МІУ) декларує ініціативу залишення 70% зборів у портах, які їх зібрали. В той самий час, зміни в статутні документи не ініціює. МІУ ініціює зміну керівництва ДП «АМПУ».</p> <p><b>Наслідки:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) порти поступово втрачають зацікавленість розвиватися, оскільки кошти осідають для розвитку тільки окремих портів;</li> <li>2) органи місцевої влади на місцевого самоврядування не беруть участь в управління портами;</li> <li>3) корупція в ДП «АМПУ».</li> </ul>
2	Участь органів місцевої влади та місцевого самоврядування в розвитку портів	<p><b>Поширення вимог законодавства щодо наглядових рад та їх незалежних членів на портову галузь (ст.11-3).</b>          (Впровадження змін законодавства до ЗУ «Про управління об'єктами державної власності» від 06.2016 року.)</p> <p><b>Участь у обов'язковому затвердженні незалежних членів наглядових рад мають брати ОДА та міста.</b></p> <p><b>Наслідки:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) децентралізація управління портами;</li> <li>2) зацікавленість місцевої влади в розвитку портів і залучення до них інвестицій;</li> <li>3) контроль місцевою владою за цільовим використанням портових зборів.</li> </ul>	<p><b>Відсутні ініціативи.</b></p> <p><b>Наслідки:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) органів місцевої влади та місцевого самоврядування не зацікавлені в розвитку порту, оскільки отримують тільки негативні наслідки від знищення інфраструктури міста;</li> <li>2) місцеве населення блокує роботу портів.</li> </ul>
3	Реформа портових зборів.  МЕТОДОЛОГІЯ НАРАХУВАННЯ ПОРТОВИХ ЗБОРІВ В УКРАЇНІ: ПРОМІЖНИЙ ЗВІТ. (11.2016 WORLDBANK GROUP)	<p>Підтримуються висновки міжнародних експертів щодо необхідності запозичення міжнародної практики (розрахунок портових зборів за формулою BASE+) та удосконалення адміністрування портових зборів шляхом їх об'єднання в наступні збори:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) корабельний;</li> <li>2) причальний;</li> <li>3) санітарний.</li> </ul> <p>Пропонується запровадження адміністративного збору в розмірі 15% на портові збори (портові збори це плата за послуги) з недопущенням збільшення податкового навантаження на бізнес (тобто розмір портових зборів буде</p>	<p>Підтримуються висновки міжнародних експертів щодо необхідності запозичення міжнародної практики (розрахунок портових зборів за формулою BASE+) та удосконалення адміністрування портових зборів шляхом їх об'єднання в наступні збори:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) корабельний;</li> <li>2) причальний;</li> <li>3) санітарний.</li> </ul> <p>Згідно розрахунків WORLDBANKGROUP зменшення портових зборів можливе до 60%, якщо діяти за принципом, що розмір зборів розраховується виходячи із потреб портової інфраструктури.</p>

зменшений мінімум на цей відсоток (15%). Згідно розрахунків WORLD BANK GROUP зменшення можливе до 60% (без врахування фін. Навантаження на утримання річок.).

**Адміністративний збір пропонується розподіляти наступним чином:**

- 4) 70% збору в Спец фонд Держбюджету до **Державного водного фонду (АНАЛОГ ФОНДУ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ);**
- 5) 15 % обласні бюджети за місцем розташування портів;
- 6) 15 % міські бюджети за місцем розташування портів.

**Наслідки:**

- 1) створення **Державного водного фонду** – гарантія підтримки водних шляхів у належній якості та **бесплатних річкових шляхів**;
- 2) полегшення адміністрування портових зборів;
- 3) зменшення портових зборів до обґрутованих витрат на утримання портової та річкової інфраструктури (річка - **Державний водний фонд**), з урахуванням розрахунків WORLD BANK GROUP – до 50%
- 4) зацікавленість місцевої влади в розвитку портів і залучення до них інвестицій для наповнення власних бюджетів;
- 5) наявність в місцевих бюджетах грошових коштів на утримання та розвиток інфраструктури навколо морських портів (до 22 млн дол. США – місто Миколаїв та Миколаївська область, більше 4 млн дол. США – місто Херсон та Херсонська область...).

**Наслідки:**

- 1) полегшення адміністрування портових зборів;
- 2) зменшення портових зборів до обґрутованих витрат на утримання портової інфраструктури (Згідно розрахунків WORLD BANK GROUP – до 60%)

7 Фінансування відновлення та утримання річкових судноплавних шляхів загального користування

Законодавче створення **Державного водного фонду** у складі спеціального фонду Державного бюджету України(**АНАЛОГ ФОНДУ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ**)

**Державний водний фонд пропонується наповнювати, без додаткового податково тиску на бізнес, наступними податками:**

- 1) 70% адміністративного збору (з одночасним зниженням портових зборів);
- 2) акцизний податок з палива, що використовується підприємствами морської та річкової галузі (що становить близько 120 млн. грн. при очікуваних перевозках на річці у 10 млн. т).

**РІЧКОВИЙ ЗБІР – новий податок, аналогу якому нема ніде в світі. (№2475а).**

Задекларований граничний розмір, який сьогодні не відміняє, а просто об'єднує всі збори на річці, в 0,5 коп. тонно-кілометр для каботажного та 1,5 коп. тонно-кілометр для міжнародних рейсів насправді забезпечує тільки 10% необхідних коштів для відновлення ресурсів. **Бізнес в кінцевому випадку отримає 10-ти кратне підвищення фінансового навантаження.** Радним Міністра інфраструктури заявив, що збір повинен дорівнювати мінімум 5 коп. тонно-кілометр (<http://www.dsnews.ua/politics/bitva-za-reku-02122016090000>)

		<p><b>3) рентна плата за спец використання поверхневих вод</b>  <b>Напрямки використання Державного водного фонду:</b>  відновлення та утримання річкових судноплавних шляхів загального користування.</p> <p><b>Наслідки:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1) БЕЗКОШТОВНІ РІЧКОВІ ШЛЯХИ</b></li> <li>2) Відновлення заявлених Україною глибин на річкових шляхах (Дніпро, Десна, Південний Буг).</li> <li><b>3) Створення нових робочих місць у суднобудівній галузі та галузі перевезень на річках із відповідним наповненням бюджетів всіх рівнів</b></li> <li>4) Відновлення роботи навігаційного обладнання на річкових водних шляхах – відновлення безпеки плавання на річці.</li> <li>5) Залучення додаткового, в тому числі транзитного, вантажообігу на річках. (станом на сьогодні близько 5 млн. т, а в 1990 році було на рівні 60 млн. т)</li> <li>6) Економія ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування від переорієнтації кожного 1 мільйона т з автомобільного на річковий транспорт становить від 246 до 760 млн. гривень.</li> </ol>	<p>За рахунок відсутності акцизного податку на пальне іноземний перевізник отримує фінансову перевагу. Так, за умови отримання капітаном судна свідоцтва на право без злоцманського плавання внутрішніми водними шляхами України (ст.52 №2475а) перевезення на судні класу Волго-Дон коштуватиме:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) для іноземного прапору - 0,5354 (здешевлення на 85% при отриманні права на без злоцманське плавання)</li> <li>2) для українського прапору - 0,8072 (здешевше на 7%)</li> </ol> <p>Український баржевий перевізник взагалі отримує здорожчення на 0,2% до 0,5565.</p> <p><b>Наслідки:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) тінізація судноплавного та суднобудівного бізнесу, всі особи перереєструють судна під іноземні прапори та зарплати платитимуть із офшорів, а суднобудівний бізнес остаточно помре: А) втрата десятки тисяч робочих місць; Б) повна втрата конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту, що ходить під прапором України порівняно з водним транспортом під іноземним прапором;</li> <li>2) зменшення щорічних надходжень до Державного та місцевих бюджетів на рівні: А) акцизний податок – 300 млн. грн.; Б) єдиний соціальний внесок – 320 млн. грн.;</li> <li>3) посилення фіiscalного тиску, відсутній механізм розрахунку річкового збору.</li> </ol>
8	Пільги суднобудуванні	b	<p>Аналогічно до прийнятих 20.12.2016 року проектів законів щодо підтримки літакобудування, пропонується:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- скасування пільг по ввезенню суден;</li> <li>- створення п'ятирічних податкових канікул на податок з прибутку для вітчизняних суднобудівних компаній.</li> </ul> <p><b>Вільний доступ іноземного прапора у води України та скасування механізмів захисту національного перевізника (№2712 та №2713/2713-д).</b></p> <p>Законопроекти №2712 та №2713 роблять абсолютно неконкурентним перевезення під Українським прапором (з робочими місцями в Україні) виходячи з наступного:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Іноземний прапор отримає вільний доступ до річок України та внутрішніх перевезень;</li> <li>2) Іноземний перевізник не платить, або платить у кілька разів менший акцизний податок на пальне;</li> <li>3) Іноземний перевізник, як правило, зареєстрований у</li> </ol>

		<p>офшорах із значно лояльнішим податковим навантаженням як в Україні. Запуск тайм-чартеру та філіппінців у ВВШ.</p> <p>Нагадую, що тільки за рахунок відсутності акцизного податку на пальне іноземний перевізник отримує фінансову перевагу. Так, за умови отримання капітаном судна свідоцтва на право безлоцманського плавання внутрішніми водними шляхами України (ст.52 №2475а) перевезення на судні класу Волго-Дон коштуватиме:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) для іноземного прапору - 0,5354 (здешевлення на 85% при отриманні права на безлоцманське плавання)</li> <li>2) для українського прапору - 0,8072 (дешевше на 7%)</li> </ul> <p><i>Український баржевий перевізник взагалі отримує здорожчення на 0,2% до 0,5565.</i></p> <p>Враховуючи кращі податкові умови під «зручним прапором», відсутність акцизу на пальне та абсолютно вільний доступ до внутрішніх перевезень на воді іноземних суден із іноземними екіпажами (тайм-чартер) – це остаточні похорони суднобудування в Україні та національного перевізника.</p> <p><b>Наслідки:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Відновлення суднобудівної галузі</li> <li>2. Створення нових робочих місць у суднобудівній галузі та галузі перевезень на річках із відповідним наповненням бюджетів всіх рівнів</li> </ul> <p><b>Наслідки:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Остаточні похорони суднобудування в Україні</li> <li>2. Масове звільнення моряків в Україні</li> <li>3. Філіппінці заполонять внутрішні водні шляхи (тайм-чартер).</li> </ul>
9	Інші новели позитивні	<p>+ Звільнення суден у каботажних та міжнародних рейсах від сплати визначених зборів (ст.10).</p> <p>+ Відсутність сплати з суден за проходження шлюзів (ст. 15) та розведення мостів (ст. 26).</p> <p>+ надання можливості створювати підприємства також іноземним компаніям.</p> <p>+ Економія бюджетних видатків за рахунок збереження автодоріг становитиме 246-790 млн грн за кожен 1 млн т переорієтований вантаж на річку</p> <p>+ Зменшиться викид CO<sub>2</sub> на 8200 тонн</p> <p>+ Вартість перевезення вантажів зменшиться на 49,5 млн грн. (замість фури буде судно)</p> <p>+ Збільшення надходжень до держбюджету</p> <p>+ Сприятиме збільшенню інвестицій, створенню нових логістичних терміналів, розвитку суднобудування та збільшенню робочих місць (є правила гри – маємо можливість розрахувати ризики)</p>