

 **СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ**

 **СЕРТИФІКОВАНА НА**

 **ВІДПОВІДНІСТЬ ДСТУ ISO 9001-2009**

 ***Регістром судноплавства України***

**МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ**

**ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО ВОДНИХ ШЛЯХІВ**

**«УКРВОДШЛЯХ»**

04070, м.Київ-70, вул. Петра Сагайдачного,12;адреса для листування: 04071, м.Київ-71, вул. Електриків, 14

Код ЄДРПОУ 03150102, р/р№2600830028067 у Філії ГУ по м. Києву та Київській області АТ «Ощадбанк» МФО 322669

тел.:(044) 337-45-13; факс: (044) 428-88-64; e-mail:оffice@ukrvodshliah.org.ua

21.04.2017 № 06-12/48

АСК «Укррічфлот»

ТОВ СП «Нібулон»

ТОВ «Гермес Трейдінг»

ТОВ «Червона Рута»

ТОВ «Дніпровська судноплавна компанія»

Шановні колеги!

За підсумками обговорення проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду», яке відбулося 10.04.2017 р. у приміщенні Міністерства інфраструктури України, надсилаємо актуалізовані матеріали проекту акта з відповідними економічними розрахунками, якими, зокрема, передбачається запровадження системи знижок до запропонованих тарифів шляхом внесення змін до Порядку справляння плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 09.06.1999 № 299.

Просимо розглянути зазначену ініціативу та надіслати до 28.04.2017 р. письмову думку щодо впливу нових тарифів на діяльність Вашої компанії.

Додатки (тільки адресатам):

1. Проект акта на 2 арк.
2. Пояснювальна записка на 5 арк.
3. Економічні розрахунки на 4 арк.
4. Перелік знижок до розмірів плати на 1 арк.

З повагою

В.о. начальника М. Верещака

## *Проект*



## КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

**ПОСТАНОВА**

**від \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ р. №\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**м. Київ**

**Про внесення змін до розмірів плати за проходження суден**

**шлюзами Дніпровського каскаду**

Кабінет Міністрів України **п о с т а н о в л я є**:

Внести зміни до розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 22 лютого 1999 р. № 236 (Офіційний вісник України, 1999 р., № 8, ст. 288; 2014 р., № 85, ст. 2410), виклавши їх в редакції, що додається.

**Прем’єр-міністр України В. ГРОЙСМАН**

ЗАТВЕРДЖЕНО

постановою Кабінету Міністрів України

від 22 лютого 1999 р. № 236

(в редакції постанови

Кабінету Міністрів України

від \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ №\_\_\_\_\_\_\_)

РОЗМІРИ

плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду

(гривень за одне судно)

|  |  |
| --- | --- |
| Назвашлюзу | Модуль судна, куб. метрів |
| до 2000 | 2001 - 4000 | 4001 - 10000 | Понад 10000 |
| Київський, Канівський, Кременчуцький, Дніпродзержинський | 869 | 1327 | 1736 | 2088 |
|  |  |  |  |  |
| Запорізький | 3259 | 4893 | 6424 | 8058 |
| Каховський | 2193 | 3159 | 4282 | 5403 |

Примітка: розміри плати не включають податок на додану вартість.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проекту постанови Кабінету Міністрів України

«Про внесення змін до розмірів плати за проходження суден

шлюзами Дніпровського каскаду»

1. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду» (далі - проект акта) розроблено з метою підвищення рівня фінансового забезпечення витрат, необхідних для утримання та охорони стратегічних об’єктів річкової транспортної інфраструктури – судноплавних шлюзів Дніпровського каскаду водосховищ.

Чинні розміри плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду встановлено у жовтні 2014 року шляхом індексації попередніх розмірів плати на 17,1% з одночасним скасуванням пільгової тарифної групи, якою користувалися вітчизняні судновласники.

За оцінкою Мінінфраструктури, останнє підвищення тарифів не вплинуло на показник кількості прошлюзованих суден через Дніпровські шлюзи. Зокрема, прошлюзовано:

* у 2010 році – 9948 суден,
* у 2011 році – 9112 суден,
* у 2012 році – 12839 суден,
* у 2013 році – 10410 суден,
* у 2014 році – 9798 суден,
* у 2015 році – 10479 суден,
* у 2016 році – 11898 суден.

Водночас рівень фінансування з усіх джерел витрат на утримання судноплавних шлюзів не забезпечує покриття необхідного спектру та обсягу поточних експлуатаційних витрат, а капітальне відновлення технічного стану шлюзів не фінансується з 2012 року взагалі.

Постійне збільшення вартості продукції природних монополій (зокрема, електроенергії) та безсистемні дії органів місцевого самоврядування щодо підвищення ставок земельного податку поступово призвели до того, що очікувані у 2017 році надходження від справляння плати за шлюзування суден майже повністю спрямовуватимуться на погашення таких зобов’язань.

За таких умов продовження практики застосування останнього важеля досягнення збалансованості фінансових показників – економії видатків на оплату праці експлуатаційного персоналу шлюзів – матиме значні дезорганізаційні наслідки.

Оскільки капітальні видатки на приведення дніпровських судноплавних шлюзів у безпечний стан, передбачені Законом України «Про Загальнодержавну цільову програму захисту населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру на 2013 - 2017 роки», державним бюджетом не фінансуються, технічний стан та працездатність шлюзів визначаються виключно наявністю кваліфікованого та мотивованого експлуатаційного персоналу.

У зв’язку з підвищенням рівня терористичної загрози, починаючи з вересня 2014 року охорона судноплавних шлюзів за рішенням Міністерства інфраструктури України здійснюється військовими загонами Державної спеціальної служби транспорту.

У зв’язку із перепідпорядкуванням у 2017 році Державної спеціальної служби транспорту Міністерству оборони України для охорони судноплавних шлюзів у складі державного підприємства «Укрводшлях», що здійснює їх експлуатацію, утворюватиметься спеціальний загін відомчої охорони.

Одним із основних принципів функціонування транспортних підприємств, запроваджених Транспортною стратегією України на період до 2020 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010
№ 2174-р, є самоокупність, у зв’язку з чим утримання судноплавних шлюзів може здійснюватися лише за наявності достатніх джерел фінансування.

1. Мета і шляхи її досягнення

Метою розроблення проекту акта є підвищення рівня фінансового забезпечення діяльності з утримання та охорони судноплавних шлюзів шляхом збільшення розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду та, як наслідок, доходів від її справляння.

Визначення плати за шлюзування основним джерелом фінансового забезпечення витрат на утримання та охорону судноплавних шлюзів слід розглядати як тимчасове рішення на період до схвалення базового закону «Про внутрішній водний транспорт».

1. Правові аспекти

У цій сфері правового регулювання діють такі нормативно-правові акти: Закони України «Про ціни і ціноутворення», «Про Кабінет Міністрів України», постанова Кабінету Міністрів України від 22.02.1999 № 236 "Про затвердження розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду", розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174 «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року», наказ Міністерства транспорту України від 09.06.1999 № 299 «Про затвердження Порядку справляння плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 24.06.1999 за № 408/3701.

Реалізація постанови передбачає внесення змін до Порядку справляння плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 09.06.1999 № 299, в частині запровадження обґрунтованої системи знижок.

1. Фінансово-економічне обґрунтування

Одним із основних принципів функціонування транспортних підприємств, визначених Транспортною стратегією України на період до 2020 року, є самоокупність.

Утримання судноплавних шлюзів здійснюється за рахунок коштів державного бюджету за програмою КПКВК 3101210 «Підтримка експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів, у тому числі на проведення днопоглиблювальних робіт», та надходжень від справляння плати за пропуск суден через шлюзи.

Через відсутність фінансування фактично зруйновано систему планово-попереджувальних ремонтів судноплавних шлюзів, про що зазначалось ще у Висновку Колегії Рахункової палати України до Звіту про результати аудиту ефективності функціонування державної системи забезпечення безпеки судноплавства від 26.11.2008 № 60/26-2.

Результати постійних інструментальних спостережень, які проводить персонал судноплавних шлюзів, у 2016 році були підтверджені висновками незалежної технічної експертизи, яку провели фахівці Інженерного корпусу армії США за підтримки Міністерства інфраструктури України, а саме: за результатами дослідження 6 із 7 судноплавних шлюзів визначено необхідність інвестування у відновлення технічного стану шлюзів за пріоритетними напрямами в обсязі 8,7-16,2 млн доларів США (еквівалентно 220 - 420 млн грн).

З урахуванням експертних висновків, Міністерство інфраструктури запланувало спрямувати упродовж 2016-2017 рр. на капітальний ремонт та реконструкцію судноплавних шлюзів 108,4 млн грн бюджетних коштів (спеціальний фонд) за бюджетною програмою КПКВК 3101230 «Здійснення заходів щодо підтримки впровадження транспортної стратегії України».

Оскільки пропозиції Міністерства інфраструктури України та Комітету Верховної Ради України з питань бюджету щодо збільшення бюджетного фінансування на поточне утримання судноплавних шлюзів і внутрішніх водних шляхів Кабінет Міністрів України не підтримав під час опрацювання проекту державного бюджету на 2017 рік, єдиним способом надання додаткової державної підтримки є застосування важелів тарифного регулювання, спрямованого на залучення додаткових фінансових ресурсів з реального сектору економіки.

Проектом акта пропонується підвищити розмір плати за шлюзування суден на 64,5% (фактичний індекс інфляції за листопад 2014 - жовтень 2016 р.) з наступним введенням єдиної усередненої тарифної групи (замість окремих тарифних груп для закордонного та каботажного плавання), що забезпечить розрахункове кумулятивне зростання доходів на 13,3 млн. грн на рік.

Застосування комбінованого алгоритму визначення нових розмірів плати:

* запроваджує єдині принципи тарифного регулювання (лібералізує ринок) внутрішніх перевезень водним транспортом відповідно до міжнародних зобов’язань України щодо забезпечення рівного доступу іноземних та вітчизняних суб’єктів ринку до транспортних послуг, які надаються всередині держави;
* не спричиняє додаткових витрат для суден у закордонному плаванні;
* призводить до додаткових витрат для суден у каботажному плаванні, але при цьому, згідно з абзацом другим пункту 3.5 Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316 (зареєстровано в Міністерстві юстиції України 12.06.2013 за № 930/23462), судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють плавання під Державним Прапором України внутрішніми водними шляхами в межах території України та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору, що у свою чергу призводить до компенсації вищезазначених додаткових витрат;
* оптимізує адміністрування порядку справляння плати за шлюзування за рахунок усунення можливостей для судновласників щодо надання недостовірних даних для визначення типу плавання (закордонне або каботажне).

Реалізація акта не потребує додаткових витрат державного або місцевих бюджетів та сприятиме зменшенню фінансового навантаження на державний бюджет в частині підтримання експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів.

1. Позиція заінтересованих органів

Проект акта потребує погодження з Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, Міністерством фінансів України та Державною регуляторною службою України.

1. Регіональний аспект

Реалізація акта не стосується питання розвитку адміністративно-територіальних одиниць.

61. Запобігання дискримінації

Проект акта не містить положень, які містять ознаки дискримінації.

1. Запобігання корупції

Проект акта не встановлює правил і процедур, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень, та не потребує проведення громадської антикорупційної експертизи.

1. Громадське обговорення

Проект акта не потребує проведення громадських обговорень.

1. Позиція соціальних партнерів

Проект акта не стосується соціально-трудової сфери.

10. Оцінка регуляторного впливу

Досягнення встановлених цілей – залучення додаткових ресурсів для охорони та безпечної експлуатації судноплавних шлюзів Дніпровського каскаду - шляхом підвищення розмірів плати та оптимізації її структури можливе у разі внесення відповідних змін до постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду».

Головна мотивація. Регуляторний акт врегулює питання протидії терористичній загрозі (створення загону відомчої охорони) та підвищення ефективності поточної експлуатаційної діяльності судноплавних шлюзів.

Економічна мотивація. Прийняття регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат бюджетів усіх рівнів.

Загальнодержавна мотивація. Прийняття регуляторного акта дасть змогу зберегти наявні вантажопотоки (суднозаходження) до портово-термінальної інфраструктури Дніпровського басейну та забезпечити розвиток транзитного потенціалу України.

101. Вплив реалізації акта на ринок праці

Збереження нинішніх робочих місць та зміцнення кадрового потенціалу експлуатаційного персоналу судноплавних шлюзів належить до пріоритетних завдань проекту акта.

11. Прогноз результатів

Прийняття проекту акта дасть змогу підтримувати у середньостроковій перспективі мінімально необхідний рівень техногенно-екологічної безпеки судноплавних шлюзів.

Міністр інфраструктури України В. Омелян

“\_\_\_\_”\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2017 р.