



ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ

11/10-1746

09.12.2016

Прем'єр-міністру України

ГРОЙСМАНУ В.Б.

Шановний Володимире Борисовичу!

Надсилаємо адресований Вам депутатський запит народного депутата України Ківалова С. В., оголошений на засіданні Верховної Ради України 9 грудня 2016 року, для розгляду і надання відповіді автору запиту і Верховній Раді України у встановлений чинним законодавством 15-денний термін.

Додаток: депутатський запит на 3 арк. у 1 прим.

З повагою

Перший заступник Голови
Верховної Ради України

І. ГЕРАЩЕНКО



НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

№ 84

"8" грудня 2016 р.

Прем'єр-міністру України

Гройсману В.Б.

01008, м. Київ,
вул. Грушевського, 12/2,

ДЕПУТАТСЬКИЙ ЗАПИТ

Щодо вжиття заходів з реалізації конкурентноспроможної тарифної політики відносно встановлення портових зборів в Україні

Шановний Володимире Борисовичу !

Порти в Україні є постійними і надійними джерелами доходів в області транспортного бізнесу, а також поповнень до бюджету всіх рівнів та мають великий транзитний потенціал. Разом з тим, високий рівень ставок портових зборів, які справляються з суден у морських портах України не дає змоги максимально ефективно використовувати їх транзитний потенціал.

Відповідно до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 року № 548 «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року», однією з основних умов для розвитку портової галузі є реалізація конкурентної тарифної політики.

Разом з тим, практика свідчить, що діючі в Україні портові збори є вищими за портові збори інших країн Чорноморського басейну, що є одним з факторів, які спричиняють падіння вантажообігу в українських портах. Так, наприклад, за даними досліджень, вартість заходу судна одного з найбільших класів *Кейпсайз (Capesize)* станом на 2016 р. у порт з найвищими в Україні ставками портових зборів – «Юний» складає 430.000 USD (з яких 326.000 USD - портові збори). Для порівняння, захід судна аналогічного класу у порт Новоросійськ (Російська Федерація) складає 123.000 USD, у порт Констанца (Румунія) – 112.000 USD, у порт Ердемір (Турція) – 64.500 USD.

Окрім того, в Україні, згідно Наказу Міністерства інфраструктури «Про портові збори» від 27.05.2013 р. № 316 застосовується найбільша

кількість портових зборів – сім видів: корабельний, каналний, маяковий, причальний, якірний, адміністративний, санітарний. Для порівняння, у порту Констанца (Румунія) таких зборів лише три: корабельний (*Port access tariff*), причальний (*Quay tariff*), якірний (*Basin tariff*). (*Basic Port Tariffs / Port Constanta*: URL:

http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=tarife_apmc_baza&x=load)

Відтак, потребує оптимізації кількість портових зборів, зокрема, шляхом виключення тих із них, які не справляються у конкуруючих чорноморських портах. Тим більше, що такі збори часто не відповідають логіці надання послуг.

Наприклад, корабельний збір справляється, зокрема за «кожний вхід в акваторію морського порту, операційну акваторію причалу (причалів)...» (п. 2.1. Наказу Міністерства інфраструктури від 27.05.2013 р. № 316). Але одночасно «під час кожного заходження судна в порт» справляються адміністративний збір (п. 7.1.) та маяковий збір (п. 4.1.). Фактично, два останні збори є додатковими до корабельного і справляються за ту ж саму послугу.

Водночас, не відповідає сучасній міжнародній практиці одиниця справляння портових зборів, яка застосовується в Україні у вигляді «умовного об'єму судна, який обчислюється в кубічних метрах і дорівнює добутку трьох величин (довжина судна, ширина судна і висота борту судна), зазначених в обмірному свідоцтві (головні розмірення) або документі, що його замінює» (п. 1.5. Наказу Міністерства інфраструктури від 27.05.2013 р. № 316). По-перше, у більшості портів Світу для розрахунку корабельного збору використовується валова місткість судна (*gross tonnage*), зазначена у міжнародному обмірному свідоцтві, що є більш простим та зрозумілим. По-друге, для деяких видів портових зборів використовуються інші одиниці виміру: довжина судна у метрах (*LOA*) за день перебування для причального та якірного зборів, що є більш адекватним, адже мова йде про використання фізичної довжини причалу для стоянки судна; або потужність основного двигуна судна (*MEC*) у kW для екологічного збору.

Потребує також вдосконалення, з урахуванням питань конкурентоспроможності морських портів, обґрунтування розрахунку ставок портових зборів.

Недосконалим є розроблений проект Методики розрахунку портових зборів, підготовлений ДП «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України» (<http://mtu.gov.ua/projects/57/>). Зокрема, хибним, є ключовий методичний підхід, згідно якого «доходи від портових зборів повинні бути достатніми для покриття витрат, пов'язаних із експлуатацією, відтворенням об'єктів портової інфраструктури та отриманням інвестиційної складової, для подальшого розвитку портової інфраструктури» (п. 2.1. проекту). Адже фактично, всі витрати на розбудову інфраструктури покладаються на судновласників, що робить українські порти абсолютно непривабливими для заходу суден.

В той же час, у багатьох портах іноземних держав портові збори сформовані на основі так званої «французької концепції», яка розглядає порти як частину єдиної національної транспортної системи, завдання якої - задовольнити потреби країни в перевезенні вантажів. Французька концепція передбачає лише часткове покриття витрат порту за рахунок портових зборів. Інша частина фінансування забезпечується за рахунок господарської діяльності самого порту, інвестицій, участі державних та місцевих бюджетів у розвитку інфраструктури. І це є логічним, адже розвиток інфраструктури обумовлює зростання кількості робочих місць, розвиток транспортних послуг та відповідно – зростання податкових надходжень.

Потребує також перегляду існуюча диференціація у ставках портових зборів між різними портами України. Наприклад, корабельний збір в портах Одеси та Чорноморська у 1,23 рази більший, а у порту Южний (найбільш високі ставки в Україні) у 2,57 рази більший, ніж відповідний збір у порту Миколаїв. Така ситуація ставить як окремі порти, так і окремих перевізників у несприятливе становище, викликає штучний перерозподіл вантажопотоків.

Відтак, для того, щоб запобігти втраті існуючих транзитних вантажопотоків, створити умови для їх закріплення та розвитку, зберегти сукупний позитивний ефект транзиту для національної транспортної системи, необхідно внести зміни до Наказу Міністерства інфраструктури «Про портові збори України» з метою оптимізації та зниження ставок, кількості портових зборів та порядку їх справляння, що в свою чергу сприятиме ефективнішому розвитку портів та збільшенню вантажопотоків через українські порти.

Враховуючи вищевикладене, керуючись ст. 15 Закону України «Про статус народного депутата України» з огляду на актуальність порушених питань, прошу Вас, вжити заходів в межах повноважень відносно внесення змін до Наказу Міністерства інфраструктури України «Про портові збори» від 27.05.2013 № 316 та інших нормативно-правових актів Кабінету Міністрів України з метою запровадження більш конкурентоспроможної структури та ставок портових зборів в Україні.

Про результати розгляду цього депутатського запиту прошу повідомити мене у порядку та у строки встановлені законодавством України.

З повагою

Народний депутат України



С. Ківалов
(посвід. № 333)