



ГОЛОВА ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

11/10-505

24.02.2017

Першому віце-прем'єр-міністру
України - Міністру економічного
розвитку і торгівлі України

КУБІВУ С.І.

Шановний Степане Івановичу!

Надсилаємо адресований Вам депутатський запит народного депутата України Вадатурського А. О., оголошений на засіданні Верховної Ради України 24 лютого 2017 року, для розгляду і надання відповіді автору запиту і Верховній Раді України у встановлений чинним законодавством 15-денний термін.

Додатки: депутатський запит на 4 арк. у 1 прим.;
матеріали на 4 арк.

З повагою

А. ПАРУБІЙ



НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ
Вадатурський Андрій Олексійович

Верховна Рада України, 01008, Київ, вул. Грушевського, 5, тел.: +38(044) 255-37-46, E-mail: avadaturskyv@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«АРВШ» 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«АРВШ» 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 «АРВШ» 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 екіпажем 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 збирав 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 Україні (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)