

Звіт проведення публічного діалогу з проблематики

«РИНОК ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВНУТРІШНІМИ ВОДНИМИ ШЛЯХАМИ»

Зміст

1. Вступ

1.1. Зелена книга «Вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами»

1.2. Можливі шляхи вирішення проблемних питань

2. Аналіз наданих відповідей/зауважень/пропозицій

3. Подальші кроки

1. Вступ

Україна має великий потенціал для розвитку внутрішніх водних шляхів, зокрема у наявності близько 4 тис км потенційно судоходних внутрішніх водних шляхів, з яких наразі використовується 10%. Для більшості країн світу внутрішній водний транспорт є найдешевшим і найекологічнішим видом транспорту, придатним для перевезення значних обсягів продукції, в основному сировини, – проте не для України. Перешкодою для ефективного регулювання ринку перевезень внутрішніми водними шляхами є застаріле і недосконале нормативно-правове регулювання, що і спонукало Офіс ефективного регулювання BRDO провести системний перегляд нормативно-правового регулювання ринку вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами.

1.1. Зелена книга «Вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами»

Зелена книга була створена Офісом ефективного регулювання на основі аналізу нормативно-правових актів, що регулюють ринок вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами. Дане дослідження спрямоване на пошук і аналіз проблем, пов'язаних із застосуванням інструментів (засобів) регулювання ринку вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, а саме: ліцензування, портових зборів, які сплачуються операторами ринку вантажних річкових перевезень, а також річкових зборів (шлюзування, розведення мостів, лоцманське проведення).

Близько 50% актів ринку за результатами системного перегляду були визначені як такі, що мають ознаки незаконності та/чи неактуальності. За результатами проведеної оцінки 16 регуляторних актів мають ознаки незаконності, 5 – ознаки неактуальності. Також варто зазначити, що негативний вплив на ринок справляє відсутність базового закону, який би регулював річкові перевезення.

Всі ці проблеми поглиблюються скороченням капітальних інвестицій у галузь, браком коштів, необхідних для утримання, обслуговування і модернізації внутрішніх водних шляхів, а також несправедливою конкуренцією з боку автомобільного і залізничного транспорту.

1.2. Можливі шляхи вирішення проблемних питань

1. Прийняття базового закону про внутрішній водний транспорт, де буде визначено ряд базових термінів та встановлено єдиний підхід до регулювання галузі.

2. Затвердження методики нарахування ставок портових зборів для того, щоб ставки портових зборів були економічно обґрунтованими і здатними забезпечити рівні умови для учасників ринку.

3. Впорядкування ситуації з монополізацією лоцманського проведення внутрішніми водними шляхами.

4. Визначення районів обов'язкового лоцманського проведення на внутрішніх водних шляхах.

5. Затвердження умов обов'язкового лоцманського проведення суден і категорії суден, які підлягають обов'язковому лоцманському проведенню на внутрішніх водних шляхах України.

6. Скасування відшкодувань витрат залізниць за піднімання прогінних споруд судновласниками.

7. Вирішення проблеми з державним фінансуванням галузі з метою її розвитку, зокрема виділення коштів на днопоглиблюванні роботи, а також на відновлення технічних характеристик гідротехнічних споруд, зокрема шлюзів.

2. Аналіз наданих відповідей/зауважень/пропозицій.

Представники ринку погодились з необхідністю прийняття базового закону про внутрішній водний транспорт, що повинен вирішити проблему з джерелами фінансування річкової інфраструктури, а також тим, хто і яким чином буде її адмініструвати.

Також були озвучені основні цілі які мають бути реалізовані законом про внутрішній водний транспорт, такі як відкриття ринку і забезпечення чесної конкуренції.

Були озвучені декілька різних позицій щодо джерел фінансування річкової галузі. Так, Юрій Скічко, директор компанії «Гермес-Треїдинг», погодився з тим, що впровадження річкового збору за фіксованими ставками може мати місце, але як тимчасових захід у зв'язку із складною економічною ситуацією, а також зауважив про необхідність пошуку нових джерел фінансування, одним з яким може бути акцизний збір з пального.

Заступник генерального директора компанії «Нібулон» Володимир Клименко наголосив на тому, що для покращення розвитку ринку достатньо внести зміни в підзаконні нормативно-правові акти, відмінивши плату за проходження шлюзів і за розведення мостів, а також демонополізувати лоцманські послуги і врегулювати тарифи на них.

3. Подальші кроки

1. Вироблення уніфікованих підходів з підготовки і розробки нормативно-правових актів з метою подальшого вирішення проблем регулювання ринку вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, які б забезпечували баланс інтересів держави та бізнесу в цілому.

2. Офісом будуть розглядатися згадані під час обговорення законодавчі зміни з метою врахування в них шляхів вирішення проблемних питань зазначених у підпункті 1.2 цього Звіту.

Таблиця 1

Результати заповнення форм зворотного зв'язку Зеленої книги

«Вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами»

№	Питання	Варіанти відповідей		
		Так	Ні	Не визначився / Інше
1	Чи вважаєте Ви перелік регуляторних актів, які регулюють ринок внутрішнього водного транспорту вичерпним?	50%		50%
2	Чи погоджуєтесь Ви з актами, які за результатами перегляду ринку внутрішнього водного транспорту були визначені як неактуальні	50%		50%
3	Чи погоджуєтесь Ви з актами, які були визначені за результатами перегляду ринку внутрішнього водного транспорту як такі, що мають ознаки незаконних	50%		50%
4	Чи в повній мірі в Зеленій книзі окреслено перелік способів регулювання	30%		70%
5	За Вашим особистим переконанням, чи потребує ринок внутрішнього водного транспорту додаткових регуляторних інструментів?		100%	
6	Чи згодні Ви зі сформульованими проблемами на ринку внутрішнього водного транспорту?	70%		30%
7	Чи вважаєте Ви, що ринок внутрішнього водного транспорту достатньо чітко та зрозуміло регламентований для всіх учасників ринку?		100%	
8	Які з наведених проблем, на Вашу думку, є такими, що найбільше створюють перешкоди для розвитку конкурентного середовища на ринку внутрішніх водних перевезень?			Відсутність базового закону про ВВТ. Тарифне «домінування» залізниці. Відсутність органу який би займався галуззю. Закритий доступ на ВВШ для іноземних судновласників.
9	Чи вважаєте Ви, що держава має додатково стимулювати розвиток конкуренції на ринку внутрішніх водних перевезень?		100%	