

ПРОТОКОЛ КРУГЛОГО СТОЛУ
"Розвиток ринку вантажних річкових перевезень в Україні"
12 вересня, 2017, Київ

Ім'я	Коментар
Тарас Слободянюк Керівник сектору «Інфраструктура», Офіс ефективного регулювання (BRDO)	<p>Презентував Зелену книгу «Регулювання вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами України». Навів два приклади регуляторних кейсів – «Лоцманське проведення на внутрішніх водних шляхах (ВВШ)» та «Каботаж під іноземним прапором».</p> <p>Озвучив основні проблеми та запропонував варіанти їх вирішення:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Регуляторне поле має ряд «дефектів», які можна виправити в тому числі шляхом прийняття закону;2. Ефективність застосування більшості регуляторних інструментів неможливо оцінити на основі об'єктивних даних через те, що дані або відсутні в необхідних розрізах, або взагалі не збираються. Запровадження інструментів регулювання потребує одночасного запровадження системи збору та аналізу даних щодо показників ефективності інструментів;3. Наявними 4-ма інструментами ціль щодо фінансування утримання інфраструктури ВВШ не досягається, потрібно шукати інші інструменти фінансування;4. Каботаж під іноземним прапором: (1) не є вимогою Асоціації Україна – ЄС та не є необхідним для запровадження річкового транспортного коридору E40; (2) Ризики переходу в українського флоту під іноземний прапор, масового бункерування в 12-мильній зоні та появи на ВВШ України суден в поганому технічному стані в разі запровадження вільного доступу в каботаж на ВВШ суден під іноземними прапорами є реальними.
Олександра Клітіна, Директор Офісу підтримки реформ, Міністерство інфраструктури України	<p>Проаналізувала відмінності щодо двох законопроектів про внутрішній водний транспорт, що наразі зареєстровані у Верховній Раді України - 2475(а) та 2475 (За).</p> <p>Відмітила відмінності двох законопроектів, а саме:</p> <ul style="list-style-type: none">- механізми фінансування ВВШ;- створення аварійного фонду та методи його фінансування;- лібералізація ринку;- механізми фінансування шлюзів; <p>Зауважила, що іноземні експерти рекомендують:</p> <ul style="list-style-type: none">- використовувати акциз на пальне як механізм для фінансування інфраструктури ВВШ, але у майбутньому;- створити належну системи безпеки на ВВШ, шляхом утворення аварійного фонду або обов'язкового страхування судовласників (це питання наразі дуже дискусійне);

- створення ради з питань ВВТ.

Володимир Омелян,
Міністр інфраструктури України

Висловився на підтримку законопроектів 2475(a), 2476 (a) та 2473, оскільки дані законопроекти спрощують умови ведення бізнесу, а саме: скасовують низку платежів, закладають норми демонополізації лоцманських послуг та скасовують дискримінаційну норму щодо отримання дозволу ЦОВВ для здійснення каботажних перевезень під іноземним прапором; передбачається створення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, яка буде контролювати природні монополії на суміжних ринках; передбачається делегування частини повноважень щодо регулювання внутрішнього водного транспорту на місцеві органи влади, зокрема щодо регулювання малих суден.

Закликав припинити дискусії та прийняти ЗП 2475(a), оскільки одна компанія не може диктувати умови гри.

Ханс ван дер Верф,
Експерт з річкової навігаційної політики, Королівство Нідерландів

Наголосив на основних цілях, які мають бути реалізовані законом про внутрішній водний транспорт (ВВТ): відкриття ринку та забезпечення чесної конкуренції.

Андрій Шкляр,
Керівник Консультативного відділу
Центру транспортних стратегій

Зауважив про необхідність розглядати ринок вантажних перевезень з урахуванням стратегічного розвитку усіх видів транспорту.

Юрій Скічко,
Директор компанії «Гермес-
Трейдинг»

Наголосив на тому, що компанія Гермес Трейдинг на початку роботи над законопроектом 2475(a) у 2014 році погоджувалася на впровадження річкового збору за фіксованими ставками як тимчасового заходу, з урахуванням складної на той час економічної ситуації в країні. «Наразі ми повинні пройти етап узгодження річкового збору та шукати нові джерела фінансування, одним з яких може бути акцизний збір з пального, який наразі чомусь приписується тільки дорожньому фонду.»

Володимир Омелян,
Міністр інфраструктури України

Відповів, що Дорожній фонд при потребі фінансування в 50 і більше млрд грн щорічно в наступному році матиме, можливо, 37 млрд грн надходжень, і лише після 2020 року очікується більше 60 млрд грн. «Ми не проти ідеї фінансування річки з дорожнього фонду, але якщо ми кажемо, що гроші з дорожнього фонду підуть на річку, завтра залізничний транспорт заявить, що частина коштів з дорожнього фонду з акцизів повинні піти на залізничний транспорт, і в підсумку ми знову будемо без доріг як у 2014 році. Тому ми виступаємо за те, що річковий збір має бути єдиним платежем який буде нижче існуючих платежів в сумі.»

**Помічник народного
депутата Вадатурського А.О.**

Запитав, чи є в Європейському Союзі вільний доступ для суден під будь-яким прапором для ведення економічної діяльності на ВВШ?
(прим. Мова йде про каботаж)

Ханс ван дер Верф,

Експерт з річкової навігаційної політики, Королівство Нідерландів

Відповів, що законодавство ЄС передбачає доступ на ринок вантажних перевезень ВВШ тільки для компаній з країн ЄС та суден під прапорами країн ЄС. На ринку перевезень ВВТ в ЄС діють технічні регламенти. У випадку України, в основі механізму обмеження доступу на ринок можуть лежати технічні вимоги до суден, які відповідають технічним регламентам ЄС або посилаються на них.

Віталій Телющенко,

АСК Укррічфлот

Зазначив, що підприємство Укррічфлот брало безпосередню участь у розробці законопроекту 2475 (а), а також зауважив, що відсутність закону про ВВТ призвела фактично до того, що держава на рівні закону немає зобов'язання щодо бюджетної підтримки річкової інфраструктури, а отже прийняття закону є вкрай необхідним. До того ж, відсутність стратегії щодо розвитку транспортних балансів (взаємозв'язок залізниці, автошляхів та морських шляхів) стримує розвиток річки.

Погодився з тим, що річковий збір, який запропонований законопроектом 2475(а), може мати місце.

Надія Єрмоленко,

Аналітик Офісу ефективного регулювання (BRDO)

Презентувала фінансову модель відновлення річкової інфраструктури. Основні висновки:

- включити коментарі консультантів ІРД у проект закону 2475а, між першим та другим читанням, зокрема виключити граничні ставки річкового збору за перевезення вантажу та пасажирів;
- затвердити Методику розрахунку річкового збору;
- провести роботу щодо визначення функцій, передачі активів, оптимізації чисельності співробітників підприємства з обслуговування річкових водних шляхів;
- організувати скоординовану роботу Міністерства інфраструктури, ДП «Укрводшлях», РІС, ДУ «Держгідрографія» та консультантів для розробки та імплементації плану реформи ВВТ;
- проводити заходи з метою підтримання прийняття проекту закону 2475а та імплементації Європейських Директив.

Адам Уайтман,

Офіс технічної допомоги
Державного казначейства США

Зауважив, що ціллю, над якою працюють консультанти офісу технічної допомоги Державного казначейства США, є створення фінансово стійкої організації, яка б експлуатувала інфраструктурні активи ВВШ та підтримувала їх в належному стані, за таких припущень:

- Дніпро слід розглядати як цільну систему в термінах використання та планування;
- державний бюджет не має достатніх ресурсів на покриття експлуатаційних та капітальних витрат;
- акцизний збір з пального може використовуватись в майбутньому, але наразі використання акцизного збору не є реалістичним з політичної чи адміністративної точки зору;
- рішення мають відповідати цілям та принципам Угоди про асоціацію.

Річкові збори мають бути простими, самодостатніми, мають розраховуватись з наявних даних та за прозорою методологією, забезпечувати недискримінаційний доступ для всіх учасників ринку, ґрунтуватись на фактичному використанні ВВШ, забезпечувати конкурентоспроможність ВВШ в порівнянні із залізничним та автомобільним транспортом, а також мають бути визначені в ході консультацій з зацікавленими особами через Раду Користувачів ВВШ.

Удо Вітульський,

Керівник проекту Внутрішні водні шляхи технічної допомоги ЄС

Розповів про основні цілі, які має реалізувати закон про внутрішній водний транспорт.

Альберт Бергонзо,

Експерт сектору внутрішні водні шляхи, Egis Ukraine

Зауважив, що необхідно дати роз'яснення щодо застосування директив, які безпосередньо стосуються морських перевезень в частині їх поширення на ВВТ.

Андрій Вадатурський,

Народний депутат України

Не погоджується з висновками Міністерства щодо порівняльної характеристики двох законопроектів.

Зауважив, що Україна на сьогоднішній день посідає 84 місце, відповідно до аналізу Світового банку «Logistic index», при тому, що саме логістика є дорожчою по відношенню до інших країн. А саме, витрати на прикладі перевалки зерна є на 30-40% вищими, аніж в інших країнах. Продемонстрував, що у разі, якщо б логістика була така ж, як в США, то тільки аграрії змогли б отримати додаткові 1,6 млрд доларів на рік.

Альтернативний законопроект 2465(3а), в першу чергу, відрізняється тим, що він створює умови для розвитку інвестиційної привабливості. Вважає, що річковий збір тільки сприятиме подорожчання перевезень.

Запрошує знайти компроміс та співпрацювати з європейськими експертами.

Олександра Клітіна,

Директор Офісу підтримки реформ Міністерства інфраструктури

(коментар)

Звернула увагу на те, що Міністерство дуже плідно працює з європейськими експертами та включає усі коментарі в законопроект 2475а.

Володимир Клименко,

заступник генерального директора компанії «Нібулон»

Наголосив на тому, що для того, щоб змінити ситуацію на ринку ВВШ, не обов'язково приймати закон. Достатньо внести зміни в підзаконні нормативно-правові акти, відмінивши плату за проходження шлюзів та за розведення мостів, а також демонополізувати лоцманські послуги та врегулювати тарифи на них.