

МЕМОРАНДУМ
з проблем розвитку
внутрішнього водного транспорту та водних шляхів
України

*/ 13 грудня 2017 року, місто Одеса,
Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень
Національної Академії наук України /*

УЧАСНИКИ наради-семінару з проблем розвитку внутрішнього водного транспорту та ефективного утримання внутрішніх водних шляхів України,

виходячи з необхідності:

забезпечення безпечного функціонування водного транспорту, що відповідає пріоритетам державної політики з питань розвитку внутрішнього водного транспорту, визначеним *Транспортною стратегією України на період до 2020 року*, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України (від 20.10.2010 № 2174-р.),

вдосконалення державного регулювання внутрішніх водних шляхів України згідно Угоди про асоціацію України з ЄС (частина 5 розділу IV), на виконання якої Кабінет Міністрів України прийняв розпорядження від 17.09.2014р. № 847-р *«Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони»*,

та маючі на увазі, що:

Україна має одну з розгалужених систем ВВШ, які з'єднують її як з морськими шляхами, так і з річковими артеріями Європи (внутрішніми водними шляхами - ВВШ), у той же час,

з 1991р. спостерігається негативна тенденція - зниження у 14 разів загального дедвейту суден під Державним прапором України та значне зменшення обсягів перевезень

необхідність запровадження безпеки судноплавства на ВВШ вимагає систематичного здійснення комплексу регламентних шляхових робіт, перш за все, днопоглиблювальних, дноочисних, пошукових, скелеприбиральних та інших гідрогеологічних робіт.

УЧАСНИКИ наради-семінару «Проблеми розвитку внутрішнього водного транспорту та водних шляхів України» ВИРІШИЛИ, що:

1. Усунення асиметрії що склалася на ринку внутрішніх перевезень України необхідно пов'язувати з вимогами до розробки відповідного інституційного забезпечення, які мають:

1) відповідати існуючій системі міжнародних угод і правил (термінологія, що використовується, головні принципи та засади ЄС);

2) створювати рівні умови для всіх учасників ринку ВВТ, незалежно від форми власності з дотриманням принципу дзеркальності у питанні допуску іноземних суден відповідно до практики міжнародних угод;

3) річкові перевезення доцільно звільнити від:

а) невластивих їм платежів (за розведення мостів, проходження портів транзитом та шлюзів, використання водних ресурсів);

б) сплати окремих податків (зборів) та обов'язкових платежів ВВТ:

на першому етапі (2018 рік) - відмінити акциз на паливо для ВВТ, на другому етапі (2019 рік) відмінити: ПДВ з фрахту на перевезення та мита та ПДВ на комплектуючі і суднове обладнання внутрішнього водного транспорту;

в) недопущення впровадження будь-яких зборів на ВВШ міжнародного значення, відповідно до норм ЄС.

2. Доцільна термінова і комплексна реформа з організації безпечного судноплавства та ефективного утримання внутрішніх водних шляхів у експлуатаційному стані із врахуванням директивних вимог Європейського Союзу та відповідним їм принципам:

1) встановлення пріоритету охорони водних об'єктів перед їх використанням;

2) впровадження європейських норм та стандартів безпеки суден ESTRIN;

3) забезпечення:

а) безпеки судноплавства, життя і здоров'я людини, навколишнього природного середовища та охорони об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів,

б) балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів послуг внутрішнього водного транспорту, суб'єктів господарювання всіх форм власності та фізичних осіб з питань застосування внутрішнього водного транспорту,

в) рівності прав суб'єктів господарювання та утворення конкурентного середовища щодо використання внутрішніх водних шляхів,

4) сприяння інвестуванню у сферу використання внутрішнього водного транспорту шляхом зменшення податкового навантаження на суб'єкти господарювання;

5) розвитку державно-приватного партнерства та стимулювання залучення кредитних коштів шляхом компенсації відсоткових ставок з боку держави;

б) розвитку внутрішнього водного транспорту на підставі реалізації планів розвитку національної транспортної служби щодо розвитку внутрішніх водних шляхів, портів (терміналів) внутрішніх водних шляхів та об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів та відповідності Генеральній схемі планування території України,

7) виконання зобов'язань за міжнародними договорами (угодами) України у сфері судноплавства, гармонізація законодавства із врахуванням директивних вимог Європейського Союзу та світових стандартів щодо ефективного та безпечного використання внутрішнього водного транспорту та внутрішніх водних шляхах.

3. Відповідно до Угоди про асоціацію України з ЄС для гармонізації українського законодавства із законодавством ЄС у сфері внутрішнього водного транспорту необхідно імплементувати базові Директиви ЄС щодо внутрішніх водних шляхів і внутрішньому водному транспорту та сприяти подальшій імплементації Європейської угоди про головні внутрішні водні шляхи міжнародного значення (AGN), якою України зобов'язалася виробити правову базу привабливості річки, а також щодо виконання зобов'язань стосовно зняття плат за шлюзування та розведення мостів.

4. Вважати неприйнятним затвердження Верховною Радою законопроекту 2475а (у редакції від 08.06.2017р.) через:

а) впровадження безконтрольного доступу суден під іноземним прапором на внутрішні водні шляхи України, що суперечить загальносвітовій практиці, положенням законодавства ЄС та робить українських річкових перевізників неконкурентоспроможними на внутрішньому (національному) ринку річкових перевезень через значно більше податкове навантаження;

б) створення, при наявності хибної практики діяльності ДП «Адміністрація морських портів України» державного підприємства «Адміністрація річкових портів України» для забезпечення функціонування якого впроваджується «річковий збір», який суперечить цілями стратегії щодо розвитку ВВШ, суперечить законодавству ЄС, зокрема в частині заборони на стягнення плат та зборів на ВВШ міжнародного значення.

Крім того, положення законопроекту 2475а жодним чином не сприятимуть розвитку вітчизняного суднобудування, як то зазначено в пояснювальній записці законопроекту, а навпаки, стимулюватимуть національних перевізників до переходу під «зручний» прапор.

5. Підтримати висновки Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень Національної Академії наук України (лист Інституту від 5 грудня 2017 року № 22/474) та проект Закону України «Про внутрішній водний транспорт», що був зареєстрований у Верховній Раді України за № 2475а-3 (у редакції від 10.10.2017р.).

6. Вважати за доцільне підтримати проекти законів №6732, 6733, 6734, 6735 які спрямовані на продовження строку дії експерименту про державну підтримку судноремонтної та суднобудівної промисловості в частині зменшення податкового навантаження, погашення відсоткової ставки по кредитах для суднобудування та судноремонту за рахунок держави, збільшення терміну митного режиму тимчасового ввезення для товарів суднобудування, відміни акцизу для водного транспорту, тощо,

що сприятиме розвитку національного судноплавства а, відповідно, усунить асиметрію на українському ринку транспортних послуг.

7.Звернути увагу на необхідність розробки протягом 2018 року Кодексу внутрішнього водного транспорту України із врахуванням положень проекту Закону України «Про внутрішній водний транспорт» (реєстр. № 2475а-3) та директивних вимог Європейського Союзу згідно Угоди про Асоціацію між Україною і ЄС (ратифікована Верховною Радою України Законом № 1678-VII від 16.09.2014р., набула чинності з 01.09.2017р.).

Головуючий наради-семінару,
академік НАН України

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Буркинський', is written over a white rectangular background.

Б.В.Буркинський