

віч 25 жовтня 2019 р.

**ГОЛОВІ
ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ
РАЗУМКОВУ Д.О.**

Щодо категоричної незгоди
з законопроектом № 1182-1

Вельмишановний Дмитре Олександровичу!

Президент України В.Зеленський 02.08.2019 року озвучив терміни проведення реформ в Україні та відповідальних осіб за реформи, зокрема, у сфері внутрішнього водного транспорту, а одною з відповідальних осіб визначив Вас. Тому ми до Вас і звертаємось.

Наша стурбованість викликана включенням до порядку денного поточної сесії Верховної Ради України *проекту Закону України «Про внутрішній водний транспорт» реєстр. № 1182-1* від 6 жовтня 2019 року (далі - Законопроект) авторів народних депутатів України Кіселя Ю.Г., Тищенко М.М. та інших – членів фракції «Слуга народу». Більшість виробників сільськогосподарської продукції України, яких об'єднують наші асоціації, **вимушені висловити свою категоричну незгоду щодо тих ризиків, які несе саме аграрній галузі вказаний Законопроект № 1182-1** (а також тотожні за змістом законопроекти №№ 1182 і 1182-2).

На жаль, Законопроект знову лобіює критично неприйнятні для аграріїв норми, які містили попередні тотожні законопроекти (зокрема, № 0958 від 12.12.2012, № 4319-1 від 15.01.2015, № 2475а від 04.08.2015, № 2475а-д від 09.07.2018), жоден з яких не був сприйнятий всіма останніми трьома скликаннями ВРУ.

Депутати на сьогодні - нові, а лобісті залишилися ті ж самі.

Як відомо, розвиток аграрної галузі, зокрема, зерновиробництва, для якого експорт є стратегічно важливим напрямом реалізації продукції, безпосередньо спирається на національну транспортну систему. Сучасний стан наземної інфраструктури через постійне здороження перевезень та нестачу локомотивів різко обмежує виробників та експортерів у можливостях прогнозовано нарощувати обсяги виробництва і економічну ефективність сільськогосподарського виробництва, яке втрачає конкуренцію на світовому ринку. У ЄС ця проблема розв'язана за рахунок гарантування

конкурентоспроможності повільного але системного річкового транспорту, який до того ж є самим екологічно чистим.

Саме використанням річкового транспорту у ЄС істотно знижені логістичні витрати виробників і експортерів сільськогосподарської продукції, тоді як в Україні витрати на таку логістику на сьогодні удвічі більше за ЄС. Досвід ЄС і США, як найкращий приклад того, як завдячуючи саме річковому транспорту виробники, наприклад, зерна здобувають перемоги в жорсткій конкурентній боротьбі на зовнішніх товарних ринках та інтенсивно розвивають аграрну галузь, а Україна втрачає конкурентоспроможність.

А розвиток галузі річкового транспорту у нас штучно гальмується через постійне зростання вартості логістики шляхом запровадження необґрунтовано високих ставок портових зборів, запровадження нових податків та додаткових зборів, зарегулювання бізнесу тощо.

Всупереч світової практиці Законопроект № 1182-1 знову суттєво здорожує логістичні витрати.

Знову Законопроектом № 1182-1 утворюється паразитує державне Підприємство та ще й з ознаками штучного природнього монополіста. При тому, що у сфері діяльності Мінінфраструктури вже є чотири тотожні держпідприємства, що давно працюють на річці.

Знову намагаються у якості джерела фінансування такого Підприємства запровадити новий «податок» – так званий, «річковий збір». При чому ані порядку його розрахунку, ані розміру ставок у Законопроекті не наведено.

Це лише сприятиме здороженню вартості логістики, що не може не призвести до подальшої втрати конкурентоспроможності української сільгосппродукції.

Категорично неприйнятним є обкладання додатковими «зборами» річкових перевезень, які тільки зароджуються.

Знову під виглядом лібералізації міжнародних перевезень намагаються надати необґрунтовані преференції іноземним суднам через узаконення вільного каботажу (внутрішніх перевезень) в Україні такими суднами, що не сплачують в Україні низку великих податків, а саме: акцизний податок і податок на додану вартість на пальне (*через заправку за 12-ти мильною зоною, куди наші судна не можуть виходити*) та єдиний соціальний внесок.

Що не може не утворювати нерівні економічні умови каботажних перевезень з нашими перевізниками, які сплачують всі податки в Україні.

Так, іноземні (офшорні) судна, які практично безперешкодно здійснюють каботаж, мають «перевагу» над нашим перевізником у пальному на 4 дол.США на тонні вантажу і 1,2 дол.США - в частині нарахувань на заробітну плату, та ще й хочуть звільнити судна від будь-яких митних

платежів, що генерує додаткові 2,15 долара переваги на кожній тонні перевезень.

А у ЄС каботажні перевезення суднами держав, які не є членами ЄС, заборонений – вони захищають свій ринок праці!

За оцінками виробників зерна та галузевих експертів Законопроект №1182-1 продовжує лобіювати умисно непрозорі норми, як то:

покладання витрат щодо утримання та експлуатації шлюзів на виробників електроенергії, що призведе лише до подальшого зростання тарифів на електроенергію;

намагання проведення «прихованої» приватизації стратегічних об'єктів інфраструктури Дніпра шляхом здачі їх в оренду поза Законом України «Про оренду державного і комунального майна» і у порядку, що встановлюватиме Підприємство (при тому, що такі об'єкти заборонені до приватизації);

запровадження «компенсації» інвестицій (у т.ч. і іноземних) за рахунок «річкового збору» та з Державного бюджету України;

суто колізійної норми, за якою, нібито, запроваджується безоплатність проходження суднами шлюзів, а той же час у розмірі «річкового збору» вартість проходження шлюзів включається і таке інше.

Знову запроваджується зарегулювання бізнесу, нав'язується низка суто корупційних норм стосовно:

створення умов для цілеспрямованого ухилення від сплати портових зборів іноземними суднами, що мають збільшену осадку - до 4,5 м (при проектній глибині Дніпра 3,65 м, а тому і відсутності таких вітчизняних суден). Це є відверто лобістською нормою і саме виключно для іноземних суден, що призведе до здійснення зовнішньоторговельних операцій, суднами під іноземним прапором взагалі без сплати жодних (!) портових зборів в Україні (здійснення каботажу недовантаженими суднами, а повне завантаження - нижче Херсону). У такому випадку державні морські порти Миколаїв і Херсон на річках можуть взагалі зупинитися. А це – втрати держбюджету до 1 млрд.грн./рік;

узаконення проведення днопоглиблювальних робіт без екологічних дозволів (і це при наявності радіоактивних відкладень у донних ґрунтах, які будуть викидатися на береги), непрозорий механізм реалізації ґрунту, вилученого в результаті таких днопоглиблювальних робіт (яким є переважно пісок, що використовується, як будівельний матеріал); контрабанда палива суднами, що плавають по Дніпру під іноземним прапором тощо;

узаконення вільного (!) скидання суднових стічних вод у річки без обмежень на ходу. У ЄС категорично заборонено скидання будь-яких вод з суден, навіть, тричі очищених на борту. Ми уявити себе не можемо плавання суднових відходів на Дніпрі, воду з якого п'ють більше 7 млн. людей.

Можна зробити висновок, що **Законопроект № 1182-1 спрямований на підвищення вартості логістики на річках лише для вітчизняних перевізників**. А логістичні витрати в Україні і так вже більше у 2-2,5 рази (!) у порівнянні з ЄС чи США. За нашими розрахунками українські перевізники

втрачають при перевезенні вантажів від поля до порту 6 дол.США на тонні по залізничному транспорту і 9-10 - по водному транспорту. За висновками Міжнародної фінансової корпорації (проект «Реформування інвестиційного клімату в Україні») за логістикою США наші аграрії заробили б додатково 1,6 млрд. дол.США лише на двох видах зернових (пшениці і кукурудзі).

А якщо знизити, за пропозицією Світового банку портові збори на 54%, то Держбюджет України лише через здешевлення логістичних витрат отримує додатково 825 млн. дол.США – майже 1% ВВП!

Крім того, логістичні витрати різко відрізняються у портах: аграрії України отримують за свою продукцію на 2,5 - 4,5 дол.США менше, ніж їх колеги у портах Великої Одеси, Росії чи Румунії. При цьому така різниця у цінах обумовлена виключно різницею у вартості фрахтдисбурсменту із відповідного порту, а лєвова частка (80-94%) удорожчання фрахту припадає саме на високу вартість суднозаходу до порту Миколаїв. Так, у 2018/19 маркетинговому році із морського порту Миколаїв на експорт було відвантажено близько 20,5 млн. тонн зернових та олійних. Таким чином, лише у 2018/19 маркетинговому році втрати сільгоспвиробників від завищення логістичних витрат склали 45,1-74,4 млн. дол.США. Для забезпечення конкурентоздатності продукції наших аграріїв конче необхідно терміново законодавчо зменшити дисбурсмент, перш за все, у портах Миколаїв і Херсон.

А подальше погіршення конкурентоспроможності сільгосппродукції України на світовому ринку вкрай негативно вплине на Держбюджет!!

На жаль, для вирішення найважливіших питань захисту вітчизняного виробника та оптимізації транспортних потоків нашої сільськогосподарської продукції жодний фахівець з наших асоціації жодного разу не був запрошений ні до робочих груп, ні на наради чи засідання Комітету з питань транспорту та інфраструктури. Пагубною є роль і Мінінфраструктури, яке свідомо вводить в оману авторів Законопроекту № 1182-1.

А ми готові представити свої пропозиції, також свою редакцію законопроекту про внутрішній водний транспорт.

Для відродження національного суднобудування необхідно утворювати умови, за прикладом ЄС, привабливості річки. Необхідні десятки тисяч суднобудівників, а сьогодні є - 5 тисяч.

Прийняття Законопроекту № 1182-1 (або тотожних проектів №№ 1182 і 1182-2) це – цвях у відродження вітчизняного суднобудування. А пасажирські перевезення вже й відродити буде неможливо.

Розуміючи ситуацію у ВРУ з наявністю більшості складу ВРУ в однієї фракції «Слуга народу», існують високі ризики прийняття Законопроекту № 1182-1 без обговорення з аграріями. В той самий час відповідно до Регламенту ВРУ, вищенаведені та інші критично неприйнятні норми не можна змінити між першим та другим читанням.

З огляду на викладене та керуючись інтересами аграрного виробництва і національної економіки України в цілому переконливо просимо Вас, *вельмишановний Дмитре Олександрович*, захистити вкрай важливу для сільського господарства галузь транспорту – внутрішній водний транспорт та запобігти ухваленню проекту Закону України «Про внутрішній водний транспорт» реєстр. № 1182-1 (а також тотожних законопроектів №№ 1182 і 1182-2), як такого, що призведе до катастрофічного здороження перевезень річками і втрати конкурентоспроможності української сільськогосподарської продукції.

З повагою,

ПРЕЗИДЕНТ
Української Зернової Асоціації

ГОРБАЧЬОВ М.О.

ПРЕЗИДЕНТ
*Всеукраїнського громадського об'єднання
«Асоціація фермерів та приватних
землевласників України»*

СТРИЖАК М.І.

ПРЕЗИДЕНТ
ВГО "Українська аграрна конфедерація"

КОЗАЧЕНКО Л.П.

ПРЕЗИДЕНТ
*Українського союзу підприємців і
промисловців*

КІНАХ А.К.

ГОЛОВА
*Громадської спілки
«Аграрний союз України»*

НОВІКОВ Г.В.

ГОЛОВА
Ради Федерації роботодавців

ОЛІЙНИК Д.М.

ПРЕЗИДЕНТ
Асоціації «УКРСУДПРОМ»

ЛИСИЦЬКИЙ В.І.