

ЗА
РОЗВИТОК
РІЧОК
УКРАЇНИ



НАРОДНІ ДЕПУТАТИ УКРАЇНИ МІЖФРАКЦІЙНЕ ДЕПУТАТСЬКЕ ОБ'ЄДНАННЯ «ЗА РОЗВИТОК РІЧОК УКРАЇНИ»

Верховна Рада України, 01008, Київ, вул. Грушевського, 5

11 червня 2019 року

*Прес-конференція на тему:
«Чи потрібні Україні судноплавство та суднобудування?
Законопроекти про ВВТ, стан шлюзів та днопоглиблення Дніпра»*

ПРЕС-РЕЛІЗ МДО «За розвиток річок України»

Конкурентоздатність річки: галузевий закон та податкові стимули!

МДО «За розвиток річок України» неодноразово повідомляло, що зробити річку привабливою можна за невеликі втрати:

- ДФС повідомляє, що втрати акцизу на пальне для каботажного плавання оцінюються тільки в 286 млн. грн. при вантажопотоці в 10 млн т;
- ДП «Укрводшлях» від скасування плати за шлюзування недоотримає 15 млн грн. Це при тому, що за чотири роки Держава збільшила витрати на утримання шлюзів у 4 рази з 39 млн. грн. у 2016 році до 163 млн. грн. у поточному.
- АТ «Укрзалізниця» з мільярдними оборотами від відміни плати за розведення мостів залізниці втратить 2 млн грн.

Економічний ефект від реалізації концепції привабливої річки:

- Збільшення перевезень річкою з сьогоднішніх 10 млн. т до 30 млн тон., а саме: - до 12 млн тон продукції ГМК; - до 12 млн тон агропродукції (зернові та продовольчі товари); - до 6 млн тон інших вантажів.
- Економія від переорієнтації існуючих 20 млн.т вантажів з доріг на річку створює економію на утриманні доріг до 20 млрд. грн. Це підтверджує Міністерство інфраструктури.
- Додаткові 20 млн т вантажу сформує попит на суднобудування 250-300 суден (10 років повної загрузки суднобудівних заводів), адже сьогоднішні 10 млн. т перевозить 133 судно під Прапором України (85%) та 23 під іншими прапорами (15%). Довідково у 2014 році вантаж перевозило 93 судна під Державним Прапором України (65%) та 51 під прапорами третіх країн (35%). Суднобудування створить 8,3 тис. нових робочих місць, забезпечить \$732 млн. відрахувань до бюджетів, сформує \$4,4 млрд. надходжень в економіку України.
- Приваблива річка зменшить логістичні витрати товаровиробників. Наразі українські підприємці 25% витрат несуть через логістику, тоді як в ЄС ця цифра становить 11%, а в США – не перевищує і 9%, в наслідку чого лише в аграрній галузі через це річні втрати більше 1 млрд. доларів.

Концепція ефективно використовується в ЄС.

У ЄС конвенціями по Рейну (Мангейм) та Белградською забороняється стягувати збори з суден на річках. Відповідно до цих конвенцій Нідерланди, Німеччина, Чехія, Угорщина, Франція, Австрія та інші країни не стягують податки на паливо для ВВТ та зняли інші збори на ВВШ.

Як наслідок, із всього обсягу вантажів річками перевозиться у Нідерландах – 46,6% вантажів, у США – 40%, у Румунії – 29%, а в Україні тільки 1%.

В Україні перевезення річкою на 18% дорожче за залізницю, тоді як у ЄС все навпаки – річковий транспорт є самим дешевим (на 23% дешевше залізниці) та самим екологічно чистий.

Керуючись наведеним, нам потрібно зробити річку привабливою:

1) реалізувати законопроект щодо імплементації Директиви Ради 2003/96/ЄС в частині пониженої ставки акцизного податку на пальне для каботажного (внутрішнього) плавання, як в ЄС 0 євро/тонна пального;

2) виконати пункти 27 та 28 Розпорядження КМУ №615-р від 23.08.2016 р.:

а) доповнити статут АТ «Українська залізниця» положенням про обов'язок розводити і піднімати прогони наплавних та підйомних мостів для пропуску суден на безкоштовні основі;

б) визнати постанову КМУ від 22.02.1999 р. № 236 «Про затвердження розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду» такою, що втратила чинність;

3) здійснити днопоглиблення критичних зон на річці Дніпро;

4) прийняти законопроект 2475а-4 та закріпити на рівні закону:

- скасувати портові збори та плати за спеціалізовані послуги АМПУ для каботажного (внутрішнього) плавання для суден з осадкою до 4м.;

- скасувати плати за розведення мостів та проходження шлюзів;

- підтримати Міністерство та чітко визначити суб'єкта відповідального на річці – АМПУ;

- підтримати громадян, судноплавні компанії та Асоціацію міст України – передбачити стабільне та достатнє фінансування ВВШ та припортової інфраструктури, а саме 10% портових зборів та плат за спеціалізовані послуги АМПУ направити на ВВШ та 10% для бюджетів портових міст та громад;

- виконати директивні вимоги ЄС, захистити екологію країни: заборонити скидати суднові стічні води у водойми, гарантувати страхування відповідальності судновласників, ліквідувати корупційні компенсації та штучну монополізацію послуг на річці, захистити судноплавство під Державним прапором України відповідно до норм ЄС.

МДО «За розвиток річок України», яке об'єднує 44 народних депутати України з 7-ми депутатських фракцій і груп ВР України категорично проти законопроекту 2475а-д «Про внутрішній водний транспорт», вважає реєстрацію даного законопроекту Комітетом передчасним та необґрунтованим через неврахування Комітетом ВР з питань транспорту низки пропозицій щодо вилучення критично неприйнятних для ВВТ положень, що носять системний характер та без істотних змін структури та змісту не можуть бути усунені до другого читання, а саме проект Комітету:

1) встановив, що наявність будь-якого міжнародного договору, незалежно від сфери яку він регулює, є достатнім щоб судна договірної країни здійснювали експортно-імпорتنі перевезення на річках;

2) не визначає чіткого суб'єкта відповідального за річку, реорганізація приводить як до зменшення підприємств, так і до їх збільшення;

3) пропонує передати БДЛК та ХМК на річкове підприємство, що знищує морегосподарський комплекс, пропонує проїдання зборів цих каналів;

4) не вирішує питання фінансування сервісної наземної припортової інфраструктури;

5) зберігає корупціогенні фактори (аварійний фонд, компенсація інвестиції з бюджету тощо);

6) ігнорує Директиви Ради ЄС (визначає річковий порт (термінал) як суб'єкта господарювання, а не як об'єкт, ігнорує вимогу страхування відповідальності перевізника, перекладає євроінтеграцію на підзаконний рівень тощо);

7) ігнорує захист екології водних шляхів (закріплює можливість вільного скидання судових стічних вод у водойми).

Найкращим виходом з цієї ситуації вбачається визначення законопроекту МДО «За розвиток річок України» №2475а-4 базовим, як такий, що за своїм змістом імплементує профільні Директиви і Регламенти ЄС та покликаний реалізувати Угоду України з ЄС.