



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає на погодження проект акта Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів».

Просимо погодити вищезазначений проект акта в установленому порядку.

Додатки (тільки адресату):

1. Копія проекту акта на 2 арк.
2. Копія аналізу регуляторного впливу проекту акта на 18 арк.
3. Копія повідомлення про оприлюднення проекту акта на 1 арк.

Заступник Міністра

Ю. Лавренюк

*

315668

Шеремет Н.О. Тел. 351-44-49



11:55

№3405/27/14-17 від 20.07.2017

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 8426/0/19-17 від 27.07.2017





МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

Про внесення змін до Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України

Відповідно до статті 21 Закону України «Про морські порти України», підпункту «г» пункту 2 Повноважень центральних органів виконавчої влади, Ради міністрів Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій, виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін і тарифів на окремі види продукції, товарів і послуг (додаток до постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548), постанови Кабінету Міністрів України від 03 червня 2013 року № 405 «Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню»

НАКАЗУЮ:

020330

1. Внести до пункту 3 розділу II Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 18 грудня 2015 року № 541, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 22 грудня 2015 року за № 1608/28053, такі зміни:

1) в абзацах четвертому та п'ятому після слів «актів-повідомлень» доповнити словами «або інших вантажних перевізних документів»;

2) останній абзац виключити.

2. Департаменту реформування та функціонування морського та річкового транспорту забезпечити:

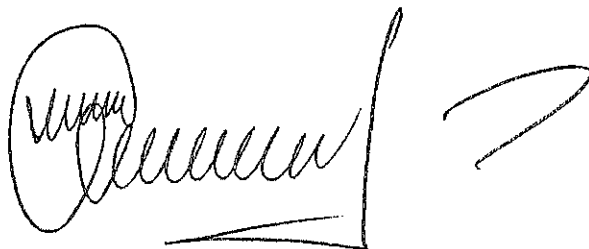
подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

3. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

4. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

В. о. Міністра



Ю. Лавренюк

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України»

I. Визначення проблеми

Відповідно до пунктів 4, 12, 14 частини першої статті 1 Закону України «Про морські порти України», причали є стратегічними об'єктами портової інфраструктури.

На цей час переважна більшість причалів, розташованих в морських портах, перебувають в державній власності, що відповідає принципам організації функціонування та розвитку морських портів згідно пункту 8 частини першої статті 4 Закону України «Про морські порти України» та передані ДП «АМПУ» в господарське відання відповідно до законодавства.

Зважаючи на те, що більшість суб'єктів господарювання, що провадять діяльність з переробки вантажів у морському порту, є портовими операторами, які експлуатують морські термінали, ці суб'єкти господарювання отримують спеціалізовану послугу із забезпечення доступу до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, крім причалу, що використовується портовим оператором на підставі договору оренди, концесії, спільної діяльності, укладеного відповідно до законодавства.

Вартість цієї послуги на виконання статті 21 Закону України «Про морські порти України» сплачується за Тарифами на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 № 541, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 22.12.2015 за № 1608/28053 (далі – Тарифи).

Враховуючи, що ця послуга за своїми властивостями не може бути замінена або скасована у технологічному процесі портової переробки вантажів, на виконання пункту 3 частині першій статті 4 Закону України «Про морські порти України» щодо забезпечення дотримання принципів функціонування та розвитку морських портів, необхідно вжити заходів для забезпечення рівності прав усіх суб'єктів господарювання стосовно користування причалами, зокрема, забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту.

Дієвим кроком на шляху розвитку вільного конкурентного середовища для суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність у межах кожного морського порту, є цілеспрямовані заходи із виключення тарифних преференцій для окремих суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту, забезпечення створення максимально прозорих умов застосування державних регульованих цін.

Окрім досягнення дотримання принципів функціонування та розвитку морських портів шляхом забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту, а також недопущення дискримінації окремих портових операторів, заходи із скасування знижувального коефіцієнту дозволять уникнути суперечливого тлумачення при застосуванні положень Тарифів між суб'єктами господарювання та отримати додаткові кошти від плати за послуги згідно Тарифів.

Провідним вантажопотоком у структурі вантажної бази вітчизняного портового комплексу є зернові вантажі. Якщо у 2012 – 2013 роках питома вага зернових вантажів у структурі загального вантажообігу складала близько 20 %, то у 2014 цей показник сягнув вже понад 23 %, у 2015 – майже 26 %, а за підсумками 2016 – наблизився до 31%. Портові оператори різних форм власності здійснюють переробку зернових вантажів портові оператори різних форм власності здійснюють через акваторії 11 із 13 морських портів континентальної України. Розвиток потужностей з переробки зернових вантажів є одним із найбільш широко розповсюджених напрямків залучення інвестиційних коштів у морських портах.

При цьому портові оператори використовують для переробки зернових вантажів обладнання різних виробників, різні технологічні рішення, які максимально відповідають особливостям кожного портового оператора, вантажної та клієнтської бази, конкретним умовам у певному морському порту.

Згідно з дванадцятим абзацом пункту 3 розділу II Тарифів, у випадку, коли зернові вантажі перевантажуються на спеціалізованих терміналах із застосуванням перевантажувальних машин (з продуктивністю навантаження не менше ніж 500 тонн на годину), до цих ставок за послуги для вантажу «Зернові вантажі (у томі числі насіння), що перевантажуються навалом» застосовується коефіцієнт 0,7.

Отже, Тарифи, всупереч пункту 3 частини першої статті 4 Закону України «Про морські порти України» містять положення, яке утворює за критерієм державних регульованих цін різні економічні умови для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту.

Водночас Законом України «Про морські порти України» не визначено поняття «спеціалізований термінал», яке використано як необхідну ознаку застосування коефіцієнту 0,7 до ставок за послуги для вантажу «Зернові вантажі (у томі числі насіння), що перевантажуються навалом» згідно з Тарифами. Крім того у Тарифах не надано вичерпних ознак того, який саме показник продуктивності перевантажувальних машин (фактичний при обробці суднової партії, максимальний за технічною документацією виробника, розрахунковий середній за період часу тощо) є умовою застосування коефіцієнту 0,7 до ставок за послуги для вантажу «Зернові вантажі (у томі числі насіння), що перевантажуються навалом» згідно з Тарифами.

Таким чином, прийняття акта спрямоване на припинення цінової дискримінації портових операторів, які працюють у сегменті переробки провідного для морських портів та всього національного транспортного

комплексу вантажопотоку зернових вантажів, що має важливе значення для національної економіки, завдяки виключенню останнього абзацу пункту 3 розділу II Тарифів.

При цьому з метою чітких умов застосування Тарифів, до абзаців четвертого та п'ятого пункту 3 розділу II Тарифів вноситься уточнення стосовно документів, які супроводжують вивантаження вантажів та яке відповідає наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 13.12.2004 № 1098 «Про затвердження Правил оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом», зареєстрованому у Міністерстві юстиції України 28.12.2004 за № 1657/10256.

Запропоновані зміни загалом спрямовані на створення сприятливих умов для подальшого розвитку потужностей портових операторів усіх форм власності для розширення перевезень водними шляхами через морські порти України.

Реалізація акта вплине на:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни		+
Держава	+	
Суб'єкти господарювання	+	
у тому числі суб'єкти малого підприємництва*	+	

*Визначити питому вагу суб'єктів малого підприємництва неможливо, оскільки справляння вартості послуг портовими операторами різної форми власності за Тарифами опосередковано впливає на діяльність інших учасників ринку перевезення зернових вантажів через морські порти України.

II. Цілі державного регулювання

Метою прийняття акта є:

удосконалення законодавства з метою створення конкурентного середовища, реалізація прозорої тарифної політики морських портів, як передбачено Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548 (далі – Стратегія);

розвиток вантажопотоку зернових вантажів, його максимальна диверсифікація між морськими портами та портовими операторами за рахунок створення рівних умов для портових операторів різних форм власності.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Збереження чинних положень Тарифів зберігає тарифні преференції у вигляді знижувального коефіцієнта до державної регуляторної ціни для певних суб'єктів господарювання. Одночасно статтю 1 Закону України «Про захист

	<p>економічної конкуренції» економічна конкуренція (конкуренція) визначення як змагання між суб'єктами господарювання з метою здобуття переваг завдяки власним досягненням. За наявності закріплених у Тарифах цінових переваг конкуренція не є повністю вільною. Тому цей спосіб є недоцільним</p>
<p>Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України»</p>	<p>Дасть змогу створити рівні тарифні умови у кожному морському порту за державними регульованими тарифами для суб'єктів господарювання різної форми власності, що здійснюють переробку зернових вантажів, забезпечить виключення суперечливих трактувань положень Тарифів в частині справляння плати за проходження зернових вантажів, отже, виключить комерційні ризики для учасників процесу проходження вантажопотоку зернових вантажів через морські порти України</p>
<p>Альтернатива 3. Внесення змін до Тарифів в частині визначення у якості критерія застосування коефіцієнту 0,7 технічної (паспортної) продуктивності перевантажувальних машин (з продуктивністю навантаження не менше ніж 500 тонн на годину)</p>	<p>Містить суттєві ризики, оскільки портові оператори використовують перевантажувальні машини різного виробництва, які мають різну технічну документацію; паспортна продуктивність перевантажувальної машини встановлюється виробником теоретично та не дає вичерпної характеристики інтенсивності її роботи у конкретних умовах, отже застосування коефіцієнту 0,7 перетворюється на невиправдану тарифну преференцію для суб'єктів господарювання, які придбали обладнання з певними технічними характеристиками, але не спонукаються до забезпечення його ефективного використання. Отже, ефект від наявності перевантажувальних машин не досягається, інтенсивність перевантаження зернових вантажів не розвивається до визначених Тарифами параметрів. Одночасно таким чином утворюються за критерієм державних регульованих цін різні економічні умови для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту. Тому наразі цей спосіб є недоцільним</p>

<p>Альтернатива 4. Внесення змін до Тарифів в частині визначення у якості критерія застосування коефіцієнту 0,7 фактичної (досягнутої при перевантаженні конкретного судна) продуктивності перевантажувальних машин та закріплення у Тарифах алгоритму визначення цього показника</p>	<p>Запровадження цієї норми щодо використання у якості критерія застосування коефіцієнту 0,7 забезпечує прагнення порткових операторів до ефективного використання перевантажувального обладнання. Але у цей спосіб зберігаються за критерієм державних регульованих цін різні економічні умови для порткових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту. Обмежується створення умов для розвитку вантажопотоку зернових вантажів через виробничі потужності максимально широкого кола порткових операторів, отже це не дасть змоги максимально повно використати наявні резерви національної системи морських портів. Тому наразі цей спосіб є недоцільним</p>
---	--

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.
Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання</p>	<p>-</p>	<p>Зберігатиметься цінова перевага для окремих учасників ринку переробки зернових вантажів у морських портах, та, відповідно, цінова дискримінація інших порткових операторів. Це гальмує розвиток сегменту послуг з портової переробки провідного для морських портів та всього національного транспортного комплексу вантажопотоку зернових вантажів, що має важливе значення для національної економіки, не сприяє активному розвитку вантажопотоку, обмежує можливості окремих суб'єктів господарювання у виході на ринок порткових послуг</p>
<p>Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства</p>	<p>Дасть змогу створити рівні тарифні умови у кожному морському</p>	<p>Додаткових витрат не очікується</p>

<p>інфраструктури України «Про внесення змін до Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України»</p>	<p>порту за державними регульованими тарифами для суб'єктів господарювання різної форми власності, що здійснюють переробку зернових вантажів, які здійснюють переробку зернових вантажів, що забезпечить виключення суперечливих трактувань положень Тарифів в частині справляння плати за проходження зернових вантажів, отже, виключить комерційні ризики для учасників процесу проходження вантажопотоку зернових вантажів через морські порти України</p>	
<p>Альтернатива 3. Внесення змін до Тарифів в частині визначення у якості критерія застосування коефіцієнту 0,7 технічної (паспортної) продуктивності перевантажувальних машин (з продуктивністю навантаження не менше ніж 500 тонн на годину)</p>	<p>-</p>	<p>Містить суттєві ризики у вигляді невиправданого застосування понижувального коефіцієнту 0,7 при низькому рівні використання перевантажувального обладнання для переробки зернових вантажів; не сприяє диверсифікації вантажопотоку через потужності максимально широкого кола портових операторів, оскільки зберігаються за критерієм державних регульованих цін різні економічні умови для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто</p>

		(товари, роботи, послуги) у морському порту. Вантажопотік штучно спрямовується через потужності певних учасників ринку, що обмежує базу для утворення бюджетних відрахувань. Тому наразі цей спосіб є недоцільним
Альтернатива 4. Внесення змін до Тарифів в частині визначення у якості критерія застосування коефіцієнту 0,7 фактичної (досягнутої при перевантаженні конкретного судна) продуктивності перевантажувальних машин та закріплення у Тарифах алгоритму визначення цього показника	-	Запровадження цієї норми щодо використання у якості критерія застосування коефіцієнту 0,7 забезпечує прагнення портових операторів до ефективного використання перевантажувального обладнання. Але у цей спосіб також зберігаються за критерієм державних регульованих цін різні економічні умови для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту. Обмежується створення умов для розвитку вантажопотоку зернових вантажів через виробничі потужності максимально широкого кола портових операторів, отже це не дасть змоги максимально повно використати наявні резерви національної системи морських портів. Вантажопотік штучно спрямовується через потужності певних учасників ринку, що обмежує базу для утворення бюджетних відрахувань. Тому наразі цей спосіб є недоцільним

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного	-	-

регулювання		
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України»	-	-
Альтернатива 3. Внесення змін до Тарифів в частині визначення у якості критерію застосування коефіцієнту 0,7 технічної (паспортної) продуктивності перевантажувальних машин (з продуктивністю навантаження не менше ніж 500 тонн на годину)	-	-
Альтернатива 4. Внесення змін до Тарифів в частині визначення у якості критерію застосування коефіцієнту 0,7 фактичної (досягнутої при перевантаженні конкретного судна) продуктивності перевантажувальних машин та закріплення у Тарифах алгоритму визначення цього показника	-	-

Прийняття рішення щодо альтернативних способів досягнення цілей впливатиме виключно на діяльність суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність в акваторії морських портів України, та держави.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Питома вага групи у загальній кількості відсотків	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д

Визначити питому вагу суб'єктів малого підприємництва неможливо, оскільки справляння вартості послуг портовими операторами різної форми власності за Тарифами опосередковано впливає на діяльність інших учасників ринку перевезення зернових вантажів через морські порти України.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного законодавства	-	У випадку збереження означених положень Тарифів без змін відбудеться недоотримання коштів від послуг згідно Тарифів у зв'язку із застосуванням означеного понижувального коефіцієнту до ставок Тарифів
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України»	Сприяє диверсифікації вантажопотоку через потужності максимально широкого кола портових операторів, оскільки за критерієм державних регульованих цін встановлюються рівні економічні умови для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів,	-

	тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту	
Альтернатива 3. Внесення змін до Тарифів в частині визначення у якості критерія застосування коефіцієнту 0,7 технічної (паспортної) продуктивності перевантажувальних машин (з продуктивністю навантаження не менше ніж 500 тонн на годину)	Вигоди отримують портові оператори, які мають обладнання із певними технічними характеристиками, не залежно від рівня його використання	Створюються за критерієм державних регульованих цін різні економічні умови для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту. Конкурентне середовище не є повністю вільним, рівень ставок за Тарифами фактично залежить від наявності певного обладнання у портового оператора із відповідною технічною (паспортною) продуктивністю перевантажувальних машин. Отже при наданні портовим операторам однакової послуги здійснюється різноманітний підхід при нарахуванні плати за означену послугу згідно Тарифів. Одночасно наслідком застосування означених положень є зменшення коштів від плати за послуги згідно Тарифів
Альтернатива 4. Внесення змін до Тарифів в частині визначення у якості критерія застосування коефіцієнту 0,7 фактичної (досягнутої при перевантаженні конкретного судна) продуктивності	Вигоди отримують портові оператори, які мають обладнання із певними технічними характеристиками та забезпечують його використання на визначеному Тарифами рівні	Зберігаються за критерієм державних регульованих цін різні економічні умови для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту

перевантажувальних машин та закріплення у Тарифах алгоритму визначення цього показника		Обмежується створення умов для розвитку вантажопотоку зернових вантажів через виробничі потужності максимально широкого кола портових операторів, отже це не дасть змоги максимально повно використати їх наявні резерви
--	--	--

Визначити витрати на одного суб'єкта великого і середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта, неможливо, оскільки справляння вартості послуг портовими операторами різної форми власності за Тарифами опосередковано впливає на діяльність інших учасників ринку перевезення зернових вантажів через морські порти України.

Сумарні витрати за альтернативами визначити неможливо у зв'язку з тим, що портові оператори використовують для переробки зернових вантажів обладнання різних виробників, різні технологічні рішення, які максимально відповідають особливостям кожного оператора, вантажної та клієнтської бази, конкретним умовам у певному морському порту.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	Порушення одного з принципів організації та функціонування морських портів, визначених статтею 4 Закону України «Про морські порти України», а саме принципу рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, внаслідок збереження за критерієм державних регульованих цін різних економічних умов для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють

		однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту. Гальмування розширення переліку суб'єктів господарювання, що беруть участь у переробці зернових вантажів у морських портах, зменшення для них інвестиційної привабливості морських портів України
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України»	4	Сприяє максимальному використанню резервів пропускнуї здатності морських портів за рахунок диверсифікації вантажопотоку через потужності максимально широкого кола портових операторів, оскільки за критерієм державних регульованих цін встановлюються рівні економічні умови для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту
Альтернатива 3. Внесення змін до Тарифів в частині визначення у якості критерія застосування коефіцієнту 0,7 технічної (паспортної) продуктивності перевантажувальних машин (з продуктивністю навантаження не менше ніж 500 тонн на годину)	1	За критерієм державних регульованих цін фактично зберігаються різні економічні умови для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту. Відбувається гальмування розширення переліку суб'єктів господарювання, що беруть участь у переробці зернових вантажів у морських портах, зменшення для них інвестиційної привабливості морських портів України
Альтернатива 4. Внесення змін до	1	За критерієм державних регульованих цін фактично

<p>Тарифів в частині визначення у якості критерія застосування коефіцієнту 0,7 фактичної (досягнутої при перевантаженні конкретного судна) продуктивності перевантажувальних машин та закріплення у Тарифах алгоритму визначення цього показника</p>		<p>зберігаються різні економічні умови для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту. Відбувається гальмування розширення переліку суб'єктів господарювання, що беруть участь у переробці зернових вантажів у морських портах, зменшення для них інвестиційної привабливості морських портів України</p>	
<p>Рейтинг результативності</p>	<p>Вигоди (підсумок)</p>	<p>Витрати (підсумок)</p>	<p>Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу</p>
<p>Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання</p>	<p>-</p>	<p>Відсутність заходів із удосконалення системи держаних регульованих цін, створення рівних економічних умов для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту, що створює передумови для комерційних ризиків та необґрунтованої втрати коштів від плати за послуги згідно Тарифів</p>	<p>Відсутні</p>
<p>Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Тарифів на послуги</p>	<p>Удосконалення державних регульованих цін, створення рівних</p>	<p>Додаткових витрат не передбачається</p>	<p>Удосконалення державних регульованих цін, створення рівних</p>

із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України»	економічних умов для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту		економічних умов для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту
Альтернатива 3. Внесення змін до Тарифів в частині визначення у якості критерія застосування коефіцієнту 0,7 технічної (паспортної) продуктивності перевантажувальних машин (з продуктивністю навантаження не менше ніж 500 тонн на годину)	-	Зберігаються за критерієм державних регульованих цін різні економічні умови для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту. Обмежується створення умов для розвитку вантажопотоку зернових вантажів через виробничі потужності максимально широкого кола портових операторів, отже це не дасть змоги максимально повно використати їх наявні резерви. Одночасно існують ризики щодо недоотримання коштів від плати за послуги згідно Тарифів при застосуванні знижувального коефіцієнту та використанні не повної потужності обладнання портовим оператором	Відсутні

<p>Альтернатива 4. Внесення змін до Тарифів в частині визначення у якості критерія застосування коефіцієнту 0,7 фактичної (досягнутої при перевантаженні конкретного судна) продуктивності перевантажувальних машин та закріплення у Тарифах алгоритму визначення цього показника</p>		<p>Зберігаються за критерієм державних регульованих цін різні економічні умови для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту. Обмежується створення умов для розвитку вантажопотоку зернових вантажів через виробничі потужності максимально широкого кола портових операторів, отже це не дасть змоги максимально повно використати їх наявні резерви</p>	<p>Відсутні</p>
<p>Рейтинг</p>	<p>Аргументи щодо обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи</p>	<p>Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта</p>	
<p>Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання</p>	<p>Відсутність заходів із удосконалення державних регульованих цін, створення рівних умов для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту</p>	<p>Одночасно суперечливі тлумачення при застосуванні положень Тарифів між суб'єктами господарювання зберігають ризик подовження низки судових справ між суб'єктами господарювання</p>	
<p>Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів</p>	<p>Створення рівних економічних умов для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту</p>	<p>Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта, оскільки його дія спрямована на створення саме рівних економічних умов для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари,</p>	

України»		роботи, послуги) у морському порту. При цьому виключено вплив на застосування ставок за Тарифами додаткових відомостей із будь-яких зовнішніх інформаційних джерел (технічної документації виробників перевантажувального обладнання; відомостей про терміни виконання перевантажувальних робіт по кожному судну тощо, що містяться у актах про стоянковий час судня тощо)
Альтернатива 3. Внесення змін до Тарифів в частині визначення у якості критерія застосування коефіцієнту 0,7 технічної (паспортної) продуктивності перевантажувальних машин (з продуктивністю навантаження не менше ніж 500 тонн на годину)	Відсутність заходів із удосконалення державних регульованих цін, створення рівних умов для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту	Конкурентне середовище не є вільним, рівень ставок за Тарифіми фактично залежить від наявності певного обладнання у портового оператора із відповідною технічною (паспортною) продуктивністю перевантажувальних машин
Альтернатива 4. Внесення змін до Тарифів в частині визначення у якості критерія застосування коефіцієнту 0,7 фактичної (досягнутої при перевантаженні конкретного судна) продуктивності перевантажувальних машин та закріплення у Тарифах алгоритму визначення цього	Відсутність заходів із удосконалення державних регульованих цін, створення рівних умов для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту	Конкурентне середовище не є вільним, рівень ставок за Тарифіми фактично залежить від наявності певного обладнання у портового оператора із відповідною технічною (паспортною) продуктивністю перевантажувальних машин

показника		
-----------	--	--

V. Механізм та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблематики, є прийняття регуляторного акта.

Акт спрямований на вдосконалення державних регульованих цін, створення рівних економічних умов для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту, на впровадження норм, які сприятимуть завантаженню резервів потужностей з переробки зернових вантажів різних суб'єктів господарювання.

Очікуваний позитивний ефект – підвищення ефективності експлуатації вітчизняних транспортних підприємств, залучення резервів національної транспортної системи із перевезень зернових вантажів водним транспортом. Впровадження запропонованого регуляторного акта не потребує додаткових витрат з Державного бюджету України.

Дія акта поширюватиметься на суб'єктів господарювання транспортної галузі.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади та юридичних осіб.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що регуляторний акт набере чинності з дня його офіційного опублікування. Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

1. Розмір надходжень від портових зборів, а також бюджетних відрахувань, до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних із дією акта. Оскільки акт спрямований на завантаження резервних потужностей у морських портах, додаткових витрат з державного бюджету не передбачається.

2. Кількість суб'єктів, на яких поширюється дія акта, не обмежується.

Проектом не передбачено витрачання суб'єктами додаткових коштів, пов'язаних з виконанням вимог регуляторного акта.

3. Розмір коштів і час, які витрачаються суб'єктами господарювання у зв'язку із виконанням вимог акта – додаткових витрат коштів та часу

суб'єктами господарювання щодо впровадження запропонованих норм, які регламентовані в проекті акта, не передбачається.

4. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та (або) фізичних осіб із основних положень проекту регуляторного акта – середній, оскільки зазначений проект акта розміщено на офіційному веб-сайті Мінінфраструктури (www.mtu.gov.ua) в розділі «Діяльність» «Регуляторна діяльність».

Для визначення результативності регуляторного акта пропонується встановити такі статистичні показники:

- динаміка вантажообігу після впровадження в дію регуляторного акта, тис. т;
- сума коштів, отриманих від портових зборів, тис. грн;
- сума коштів, отриманих від надання спеціалізованої послуги із забезпечення доступу до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, крім причалу, що використовується портовим оператором на підставі договору оренди, концесії, спільної діяльності, укладеного відповідно до законодавства, тис. грн;
- сума бюджетних відрахувань, тис. грн.

IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

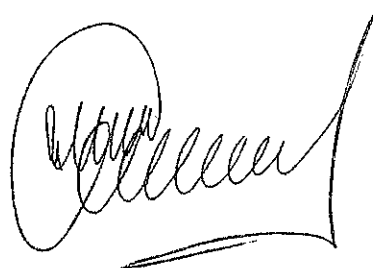
Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснювати Департаментом реформування та функціонування морського та річкового транспорту Міністерства інфраструктури України шляхом проведення базового, повторного та періодичного відстежень статистичних показників результативності акта, визначених під час проведення аналізу впливу регуляторного акта.

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься після набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних, але не пізніше дня, з якого почнеться проведення повторного відстеження результативності цього акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

Періодичне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження.

В. о. Міністра інфраструктури України



Ю. Лавренюк

Міністерство інфраструктури України

Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про внесення змін до Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України»

6 Липня 2017, 17:20

Портові оператори різних форм власності здійснюють переробку зернових вантажів через акваторії 11 із 13 морських портів континентальної України та використовують обладнання різних виробників, різні технологічні рішення.

Згідно з останнім абзацом пункту 3 розділу II Тарифів, у випадку, коли зернові вантажі перевантажуються на спеціалізованих терміналах із застосуванням перевантажувальних машин (з продуктивністю навантаження не менше ніж 500 тонн на годину), до цих ставок за послуги для вантажу «Зернові вантажі (у тому числі насіння), що перевантажуються навалом» застосовується коефіцієнт 0,7.

Отже, Тарифи містять положення, яке створює за критерієм державних регульованих цін різні економічні умови для портових операторів, що працюють у сегменті переробки зернових вантажів, тобто виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту.

Прийняття акта спрямоване на припинення цінової дискримінації портових операторів, які працюють у сегменті переробки провідного для морських портів та всього національного транспортного комплексу вантажопотоку зернових вантажів, що має важливе значення для національної економіки, шляхом виключення останнього абзацу пункту 3 розділу II Тарифів.

Відповідно до частини першої статті 20 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» зауваження і пропозиції щодо зазначеного проекту просимо направляти до Мінінфраструктури на поштову адресу: 01135, м. Київ, пр-т. Перемоги, 14.

Адреса цієї сторінки: <http://www.mtu.gov.ua/news/28856.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове