



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 надсилає на погодження проект наказу «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України» (далі – проект наказу).

Просимо погодити проект наказу в найкоротший строк.

Крім того, Міністерство інфраструктури України опрацювало відкрите звернення порткових операторів від 04.09.2018 № 10-18/16 та лист Європейської Бізнес Асоціації від 02.11.2018 № 1649/2018/17 щодо зауважень до проекту наказу та надає коментарі до наданих зауважень та Динаміку обсягу вантажопереробки зернових вантажів у морських портах України з проходженням через причали, що знаходяться на балансі ДП «АМПУ», за 2016, 2017 роки та 8 місяців 2018 року у порівнянні з аналогічним періодом (далі – динаміка переробки).

- Додатки: 1. Копія проекту наказу на 11 арк.  
2. Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу на 18 арк.  
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк.  
4. Коментарі до зауважень на 4 арк.  
5. Динаміка переробки на 2 арк.  
6. Копія наказу Мінінфраструктури від 20 листопада 2018 року «Про виконання обов'язків Міністра» на 1 арк.

В. о. Міністра

Ю. ЛАВРЕНЮК

354727

Тетяна Сичевська 351 41 21

№13321/27/10-18 від 22.11.2018

0.31

Державна регуляторна служба України  
№ 15787/0/19-18 від 29.11.2018



14:54





# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

## НАКАЗ

м. Київ

№ \_\_\_\_\_

### **Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України**

Відповідно до статей 21 та 22 Закону України «Про морські порти України» **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Зміни до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України (далі – Зміни), що додаються.

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, крім абзаців третього, четвертого підпункту 2 пункту 1 та абзацу дев'ятого підпункту 1 пункту 6 Змін, які набирають чинності з 01 січня 2019 року.

025978

4. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

В. о. Міністра

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Ю. Лавренюк', written in a cursive style.

Ю. ЛАВРЕНЮК

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства інфраструктури

\_\_\_\_\_ 2018 р. № \_\_\_\_\_

### ЗМІНИ

до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України

1. У Порядку справляння та розмірах ставок портових зборів, затвердженому наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрованому в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462 (із змінами):

1) у розділі I:

в абзаці п'ятому пункту 1.8 слово «Укрморрічінспекцією» замінити словом «Державною службою морського та річкового транспорту України»;

у пункті 1.10:

в абзаці першому після слів «порти України» доповнити словами в дужках «(крім розташованих на р. Дунай)»;

після абзацу четвертого доповнити новими абзацами такого змісту:

«Для визначення питомої ваги транзитних вантажів, що навантажуються або розвантажуються на (із) судно (судна) у відповідному морському порту України в межах відповідного рейсу кількість вантажу визначається у таких одиницях виміру:

у тоннах – навалочні, наливні, генеральні вантажі (крім універсальних та спеціалізованих контейнерів, що перевозяться суднами-контейнеровозами). При цьому у розрахунку не враховується вага залізничних вагонів, вантажних автомашин та трейлерів, якщо такі залізничні вагони, вантажні автомашини та трейлери не оформлені згідно коносаментів (Bill of Lading) у якості вантажу із визначенням їх ваги;

в умовних одиницях (TEU) – універсальні та спеціалізовані контейнери, що перевозяться суднами-контейнеровозами. При цьому в розрахунках 20-футовий універсальний та спеціалізований контейнери приймаються за 1 TEU, 40-футовий універсальний та спеціалізований контейнер та універсальні і спеціалізовані контейнери понад 40 футів приймаються у розрахунках за 2 TEU.».

У зв'язку з цим абзаци п'ятий – десятий вважати відповідно абзацами восьмим – тринадцятим;

після абзацу дев'ятого доповнити новими абзацами такого змісту:

«Знижка, передбачена цим пунктом, для судна, що прибуває у морський порт із вантажем та здійснює вивантаження цього вантажу, а потім завантажується та вибуває із вантажем із морського порту, застосовується наступним чином:

питома вага транзитних вантажів, що навантажуються та розвантажуються на (із) судно (судна) у відповідному морському порту України в загальному обсязі вантажу, фактично навантаженого або розвантаженого на (із) судно (судна) у цьому морському порту визначається окремо по кожній операції;

знижка до ставок корабельного та каналного зборів застосовується при вході судна у морський порт згідно розрахунку питомої ваги транзитних вантажів у обсязі вантажів, що розвантажуються із судна;

знижка до ставок корабельного та каналного зборів застосовується при виході судна із морського порту згідно розрахунку питомої ваги транзитних вантажів у обсязі вантажів, що навантажуються на судно;

знижка до ставок причального, маякового зборів застосовується згідно розрахунку питомої ваги транзитних вантажів у обсязі вантажів, що розвантажуються із судна;

знижка до ставок санітарного, якірного зборів застосовується при виході судна із морського порту згідно розрахунку питомої ваги транзитних вантажів у обсязі вантажів, що навантажуються на судно.»;

У зв'язку з цим абзаци десятий – тринадцятий вважати відповідно абзацами шістнадцятим – дев'ятнадцятим;

абзац шістнадцятий виключити.

У зв'язку з цим абзаци сімнадцятий – дев'ятнадцятий вважати відповідно абзацами шістнадцятим – вісімнадцятим.

2) у розділі II:

в абзаці другому пункту 2.3 після слів та цифр «застосовується з коефіцієнтом 0,8» доповнити словами в дужках «(крім суден, що заходять у порти, розташовані на р. Дунай).»;

пункт 2.8 виключити.

У зв'язку з цим пункти 2.9-2.11 вважати відповідно пунктами 2.8-2.10;

3) абзац другий пункту 3.5 розділу III викласти в такій редакції:

«Судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють каботажне плавання під Державним Прапором України та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати каналного збору.»;

4) пункт 5.7 розділу V викласти в такій редакції:

«5.7 Для відстою або закінчення операцій з обслуговування судна на вимогу капітана судна (судновласника) суб'єкт, зазначений у пункті 1.2 розділу I цього Порядку, зобов'язаний надати судну вільний причал за ставками згідно з додатком 5 цього Порядку або місце якірної стоянки на внутрішньому або зовнішньому рейді (місце стоянки на внутрішньому рейді надається згідно із пунктами 6.1 та 6.2 розділу VI цього Порядку).»;

5) пункт 8.1 розділу VIII викласти в такій редакції:

«8.1 Справляння санітарного збору передбачає:

забезпечення Адміністрацією морських портів України обов'язкового прийняття із судна за весь час стоянки в морському порту наступних видів забруднень: пластик; харчові відходи; вироби з паперу; скло, посуд; вироби з металу; вироби з деревини; ганчір'я; кулінарна олія; зола з інсинераторів; експлуатаційні відходи; електронні відходи; скелети тварин; засоби для вилову риби; стічних вод; лляльної води; нафтозалишків;

сприяння виконанню операцій, пов'язаних з прийняттям зазначених забруднень (подання і прибирання плавзасобів, надання контейнерів та інших місткостей для збирання сміття, перевантажувальні операції, шлангування, відшлангування тощо);

обов'язкове здавання судном у морському порту наявних на борту визначених видів забруднень, з метою запобігання їх скиданню у море.

Зазначений у цьому пункті перелік видів забруднень не виключає можливості здавання на замовлення капітана судна (судновласника) інших, ніж передбачених цим пунктом видів забруднень, на договірній основі.

Здавання видів забруднень засвідчується відповідною довідкою Адміністрації морських портів України.»;

б) позиції «Група Б» та «Група В» додатку 1 до Порядку викласти в такій редакції:

«

Пасажирські судна; пороми; криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними	Група Б
Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навпаки	Група В

».

2. У Порядку обліку та використання коштів від портових зборів, затвердженому наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрованому в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 931/23463 (із змінами):

1) абзаци другий та третій пункту 2.2 розділу II викласти в такій редакції:  
 «на утримання та обслуговування причальних споруд в межах їх паспортних характеристик (довжини та ширини);  
 на ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво причальних споруд в межах їх паспортних характеристик (довжини та ширини);»;

2) додаток 2 до Порядку після позиції «1.5. Матеріали та малоцінні і швидкозношувані предмети» доповнити новою позицією такого змісту:

«

(тис. грн.)

Стаття витрат	Вид портового збору						
	корабель	причаль	якірний	канал	маяко	санітар	усього



	ний	ний		ний	вий	ний	
1	2	3	4	5	6	7	8
1.6. Інші прямі витрати							

».

3. Позиції «Група Б» та «Група В» додатку 1 до Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 03 грудня 2013 року № 965, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2138/24670 (із змінами), викласти в такій редакції:

«

Пасажирські судна; пороми; криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними	Група Б
Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навпаки	Група В

».

4. Позиції «Група Б» та «Група В» додатку 1 до Тарифів на послуги з регулювання руху суден, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 03 грудня 2013 року № 966, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2139/24671 (із змінами), викласти в такій редакції:

«

Пасажирські судна; пороми; криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними	Група Б
Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навпаки	Група В

».

5. У Тарифах на послуги із забезпечення проведення криголамних робіт, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 26 грудня 2013 року № 1059, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 16 січня 2014 року за № 72/24849 (із змінами):

1) позиції «Група Б» та «Група В» додатку 1 до Тарифів викласти в такій редакції:

«

Пасажирські судна; пороми; криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними	Група Б
Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навпаки	Група В

»;

2) у таблиці 1 додатку 2 позиції «Іллічівськ», «Октябрськ» замінити відповідно позиціями «Чорноморськ», «Ольвія» згідно з алфавітним порядком.

6. У Тарифах 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, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 22 грудня 2015 року за № 1608/28053 (із змінами):

1) у розділі II:

абзаци другий та третій пункту 2 викласти в такій редакції:

«Віднесення вантажу до групи вантажів здійснюється за назвою вантажу, вказаною у коносаменті, вантажних маніфестах або інших документах, виданих морським або річковим перевізником та/або портовим оператором та/або іншим суб'єктом господарювання, що є виконавцем робіт у межах морського порту, відповідно до груп ТСНВ.

Якщо вантажі перевозяться наливом, навалом або в тарі, для застосування ставок за ці послуги враховуються відомості про вид пакування вантажу, вказані в коносаменті, вантажних маніфестах або інших документах, виданих морським або річковим перевізником та/або портовим оператором та/або іншим суб'єктом господарювання, що є виконавцем робіт у межах морського порту.»;

у пункті 3:

абзац третій та четвертий викласти в такій редакції:

«для вантажів, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів, які навантажуються на борт судна або плавучої споруди, кількість визначається за даними коносаментів, вантажних маніфестів або інших документів, виданих морським або річковим перевізником як доказ прийняття на борт судна або плавучої споруди для перевезення та/або документів, виданих портовим оператором та/або іншим суб'єктом господарювання, що є виконавцем робіт у межах морського порту;

для вантажів, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів, які вивантажуються з борту судна або плавучої споруди, кількість визначається за даними генеральних актів, актів-повідомлень, оформлених за підсумками вивантаження з борту судна або плавучої споруди в морському порту та/або документів, виданих портовим оператором та/або іншим суб'єктом господарювання, що є виконавцем робіт у межах морського порту.»;

абзац дванадцятий виключити.

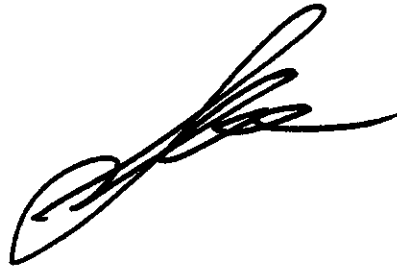
2) позицію «Група 1» додатку 1 до Тарифів викласти в такій редакції:

«

Миколаїв Одеса Ольвія Чорноморськ Южний	Група 1
---	---------

».

Директор Департаменту  
реформування та функціонування  
морського та річкового транспорту



О. БАСЮК

**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**  
**проекту наказу Міністерства інфраструктури України**  
**«Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів**  
**Міністерства інфраструктури України»**

**I. Визначення проблеми**

Відповідно до статті 22 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) видано наказ Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316 «Про портові збори» (зі змінами), зареєстрований в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462, яким затверджено Порядок справляння та розміри ставок портових зборів (далі – Порядок справляння) та Порядок обліку та використання коштів від портових зборів (далі – Порядок використання).

Згідно із статтею 21 Закону та постановою 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» видано такі накази Міністерства інфраструктури України:

від 03 грудня 2013 року № 965 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2138/24670 (далі – Наказ № 965);

від 03 грудня 2013 року № 966 «Про затвердження Тарифів на послуги з регулювання руху суден», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2139/24671 (далі – Наказ № 966);

від 26 грудня 2013 року № 1059 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення проведення криголамних робіт», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 16 січня 2014 року за № 72/24849 (далі – Наказ № 1059);

від 18 грудня 2015 року № 541 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 22 грудня 2015 року за № 1608/28053 (далі – Наказ № 541).

Відповідно до статті 15 Закону, метою утворення державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ») є організація та забезпечення безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, у тому числі гідротехнічних споруд, систем забезпечення безпеки мореплавства, розташованих у межах території та акваторії морського порту, забезпечення проведення робіт з ліквідації наслідків забруднення території та акваторії морського порту, контроль і підтримання оголошених глибин та інші напрямки діяльності, утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту.

Відповідно до статті 16 Закону:

1. Фінансування діяльності адміністрації морських портів України здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються нею відповідно до цього Закону, плати за надання послуг та орендної плати, інших незаборонених законодавством джерел.

2. Фінансування певних напрямів діяльності, зокрема модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, може здійснюватися за рахунок коштів Державного бюджету України.

ДП «АМПУ» не отримує коштів Державного бюджету України для забезпечення модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури або здійснення інших напрямів діяльності. Натомість, ДП «АМПУ» є одним із провідних платників податків в Україні, забезпечує щорічно суттєві бюджетні відрахування, зокрема за рахунок податку на прибуток та частини чистого прибутку в обсязі 50 відсотків.

Кошти від портових зборів, які справляються згідно з Порядком справляння та спрямовуються згідно з Порядком використання, а також кошти за надання спеціалізованих послуг, які стягуються за Наказами № 965, № 966, № 1059 та № 541, становлять у структурі чистого доходу ДП «АМПУ» понад 90 відсотків.

Отже, фактично від справляння коштів за регульованими тарифами відповідно до наведених нормативно-правових актів залежить фінансування утримання та розвитку інфраструктури морських портів, які є ключовою ланкою національної транспортної системи України, невід'ємним елементом забезпечення участі вітчизняних товаровиробників у світовому розподілі праці, а в багатьох випадках – єдиною можливістю забезпечення доступу вітчизняних суб'єктів господарювання до товарних ринків.

Застосування зазначених наказів свідчить, що їх окремі положення гальмують поповнення джерел для утримання та розвитку інфраструктури морських портів, вимагають приведення у відповідність з іншими нормативно-правовими актами, а також внесення змін для виключення суперечливого тлумачення окремих положень, які є підґрунтям для судових спорів.

Таким чином, суть проблеми полягає у тому, що при постійній потребі у забезпеченні належного джерела фінансування портової інфраструктури та бюджетних відрахувань нормативно-правові акти, якими врегульовані питання справляння відповідних коштів, містять положення, які на практиці створюють передумови для судових спорів та, відповідно - втрати коштів.

Вирішення цієї проблеми можливе шляхом внесення змін до нормативно-правових актів з метою виключення підґрунтя для спірних питань, а також виключення окремих положень щодо понижувальних коефіцієнтів та знижок, які не забезпечують позитивного ефекту для залучення додаткових обсягів вантажів до обробки у морських портах.

Для цього розроблено наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України» (далі – наказ).

Відповідно до пункту 1.10 Порядку справляння, для суден, що заходять до морських портів України для виконання операцій з навантаження та (або) розвантаження транзитних вантажів, під час справляння портових зборів передбачено знижку в розмірі 50 відсотків ставок усіх видів портових зборів, крім адміністративного. Впровадження зазначеної знижки мало на меті залучення додаткових вантажопотоків та, як наслідок, збільшення кількості суднозаходжень.

Проте надання цієї знижки для суден, що заходять до морських портів р. Дунай (морські порти Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ), не вплинуло на зростання показників порівняно з періодом до впровадження в дію зазначеної знижки, натомість спричинило значне зниження доходів від портових зборів. Особливістю географічного розташування цих портів є те, що вантажна база формується під визначальним впливом потреб регіональної економіки країн, які користуються р. Дунай як транспортною артерією. Це не створює умов для формування та залучення додаткових транзитних вантажопотоків під впливом застосування знижок з портових зборів. Наприклад, незважаючи на наявність знижки, у порту Ізмаїл у 2019 році очікується скорочення транзитного вантажопотоку (насамперед, вугілля). Додатково слід врахувати, що у зв'язку з проходженням вантажопотоків до порту Рені відрізком залізниці, який пролягає територією Молдови, практично до 90 відсотків вантажопотоків у цьому порту підпадають під категорію транзитних. Це штучно створює умови для зменшення доходів від портових зборів. За розрахунковими оцінками адміністрацій портів р. Дунай, за умови припинення застосування знижки згідно з пунктом 1.10 розділу I Порядку справляння, у 2019 році сума можливих додаткових доходів від портових зборів становить у порту Ізмаїл та Рені до 20,6 млн грн, при цьому основна частина цієї суми – це зростання доходів порту Рені. У порту Усть-Дунайськ не здійснюється переробка транзитних вантажів.

Враховуючи викладене, наказом пропонується обмежити застосування пункту 1.10 розділу I Порядку справляння та припинити надання знижок суднам, якими перевозять транзитні вантажі, у портах р. Дунай.

Крім того Порядок справляння містить норму, яка передбачає застосування коефіцієнта 0,8 до ставок корабельного збору для суден із умовним об'ємом до 10 тис. куб. м (пункт 2.3 розділу II Порядку справляння). У розрахунку на 1 тонну вантажу сума надходжень від портових зборів, що справляються з таких суден у портах р. Дунай, є удвічі-утричі нижчою за аналогічний показник надходжень від перевезення морськими суднами у морських портах Азово-Чорноморського басейну. Одночасно слід врахувати, що порти р. Дунай у зв'язку з наявними природними глибинами не мають можливості приймати великотоннажні морські судна і залежні від характеристик портів інших країн, до/із яких прямують судна по р. Дунай. Тому суднообіг цих морських портів має особливу структуру, складається з суден, що мають порівняно з морськими

суднами, які заходять до портів Чорного та Азовського морів, суттєво менші лінійні параметри. Через це дія пункту 2.3 розділу II Порядку справляння не створює позитивного ефекту у вигляді зростання суднообігу в портах р. Дунай або залучення суден із більшими лінійними характеристиками.

За розрахунковими оцінками адміністрацій портів р. Дунай, за умови припинення застосування коефіцієнта 0,8 до ставок корабельного збору для суден із умовним об'ємом до 10 тис. куб. м, сума додаткових коштів від корабельного збору становитиме близько 1,5 млн грн на рік.

Додатково наказом пропонується виключити пункт 2.8 розділу II Порядку справляння, який передбачає виключні преференції для суден групи В у разі здійснення заходження до порту приписки. За розрахунковими оцінками адміністрацій портів р. Дунай, за умови припинення дії цієї норми сума додаткових доходів становитиме близько 0,9 млн грн на рік.

Отримання зазначених коштів є однією з умов реалізації наступних заходів у портах р. Дунай, які заплановані на короткострокову (п'ятирічну, протягом 2019-2023 років) перспективу. Наприклад, тільки операційне днопоглиблення акваторій портів р. Дунай потребує 150,0 млн грн. Крім того, планується будівництво багатофункціонального судна загальною вартістю 120,0 млн грн у морському порту Ізмаїл, будівництво берегоукріплення у порту Рені вартістю 30,0 млн грн та інші заходи.

Наказом пропонується внести уточнення до пункту 3.5 розділу III Порядку справляння. Зміна пропонується у зв'язку з наявним суперечливим тлумаченням положень Порядку справляння в частині справляння каналного збору та умов застосування абзацу другого пункту 3.5 розділу III Порядку справляння. Ця норма була введена у 2015 році як зміна до Порядку справляння з метою створення сприятливих умов для розвитку каботажних перевезень внутрішніми водними шляхами суднами, що мають осадку не більше як 4,0 метри та здійснюють плавання під Державним Прапором України. Для цього зазначені судна були звільнені від каналного збору. Проте існує судова практика щодо поширення зазначеної норми на судна, які здійснюють закордонне плавання. Оцінка впливу штучного розширення дії норми свідчить про те, що звільнення від сплати каналного збору ще й суден із наведеними характеристиками у закордонному плаванні призведе до щорічних втрат коштів каналного збору обсягом близько 19,7 млн грн (у показниках обсягів та структури суднообігу 2017 року).

Слід врахувати, що саме кошти каналного збору згідно з Порядком використання є джерелом фінансування проведення промірних, тральних, днопоглиблювальних та дноочисних робіт на внутрішніх водних шляхах, що належать до категорії судноплавних. При цьому здійснення зазначених робіт покладено на ДП «АМПУ». Для цього існує потреба, зокрема, у капітальних вкладеннях на придбання земснаряда орієнтовною вартістю 710,0 млн грн та промірного катера, обладнаного багатопроменим промірним комплексом орієнтовною вартістю 20,0 млн грн.



Для реалізації вищевказаних заходів із забезпечення судноплавного стану внутрішніх водних шляхів необхідно виключити необґрунтовані втрати коштів каналного збору, для чого наказом пропонується внести зміни до пункту 3.5 розділу III Порядку справляння.

Наказом пропонується уточнити такі положення у Порядку справляння:

щодо визначення питомої ваги вантажів, які перевозяться транзитом, для належного застосування пункту 1.10 розділу I Порядку справляння в портах, крім портів р. Дунай. Це необхідно, оскільки застосування знижки в розмірі 50 відсотків до ставок портових зборів, крім адміністративного, залежить від питомої ваги транзитних вантажів, які перевозяться судном. Наразі пункт 1.10 розділу I Порядку справляння не містить чіткого алгоритму застосування знижки під час розрахунку корабельного, каналного, причального, санітарного, якірного, маякового портових зборів, що спричиняє виникнення спірних питань;

щодо справляння причального та якірного портових зборів у випадку відстою судна або закінчення операцій з обслуговування судна на вимогу капітана судна (судновласника);

пункт 8.1 розділу VIII Порядку справляння щодо переліку видів забруднень, які на вимогу додатків I «Правила запобігання забрудненню з суден», IV «Правила запобігання забрудненню стічними водами з суден», V «Правила запобігання забрудненню сміттям з суден» до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню із суден 1973 року мають прийматись у морських портах за рахунок коштів санітарного збору. Постановою Кабінету Міністрів України від 21 вересня 1993 року № 771 «Про приєднання України до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, поправок 1984, 1985, 1987, 1990 і 1992 років та Протоколу 1978 року до неї» Україна приєдналась до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден (далі – Конвенція). З метою забезпечення впровадження Конвенції Міжнародна морська організація видає відповідні керівництва, які затверджуються резолюціями, зокрема резолюції, що стосуються приймальних споруд: МЕРС.83(44) «Керівництво по забезпеченню достатності портових приймальних споруд для відходів» та «Консолідоване керівництво для користувачів портових приймальних споруд». Так, керівництвом МРЕС.1/Circ.834/Rev.1, яке набрало чинності 01.03.2018, внесено зміни до переліку відходів у додатку V до Конвенції. Тому зміни до пункту 8.1 розділу VIII Порядку справляння вносяться для приведення у відповідність із Конвенцією та вимогами Міжнародної морської організації.

Наказом також пропонується уточнити визначення груп суден у додатку 1 до Порядку справляння, до Наказів № 965, № 966, № 1059:

визначення суден групи Б, а саме віднесення до групи Б суден – поромів. Чинна редакція визначення ознак суден, що віднесені до групи Б, має різні тлумачення, що викликає суттєві протиріччя між учасниками процесу транспортування вантажів та пасажирів у поромному сполученні, через що, наприклад, судновласник «Пароходство БМФ» АД (Республіка Болгарія)

звернувся до суду, інформує про можливість скорочення кількості заходження суден-поромів до морського порту Чорноморськ. Для усунення протиріччя, виключення спірних питань у процесі справляння портових зборів та вартості послуг, що надаються судну-порому за державними регульованими тарифами у морських портах, пропонується викласти визначення суден групи Б;

визначення суден групи В. Згідно з чинними нормативно-правовими актами до групи В віднесено судна пароплавств, які є членами Братиславської угоди, що заходять до портів р. Дунай. На цей час членами Братиславської угоди є 13 пароплавств Дунайського регіону, а судна типу «ріка - море» інших суб'єктів, у тому числі приватних судноплавних компаній, формально не можуть бути віднесені до групи В як такі, що не входять до Братиславської угоди. Практика європейських дунайських портів під час справляння портових зборів не пов'язує рівень зборів із членством судновласників у будь-яких асоціаціях, об'єднаннях тощо, а розглядає судно виключно як об'єкт, що здатний перевозити вантажі або пасажирів.

Наказом пропонується внести зміни до пункту 2.2 розділу II Порядку використання, спрямовані на чітке визначення напрямів використання коштів причального збору, а саме обмеження витратами на утримання та обслуговування, а також на ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво причальних споруд у межах їх паспортних характеристик (довжини та ширини). Чинна редакція пункту 2.2 розділу II Порядку використання містить застаріле формулювання, що кошти причального збору використовуються крім причальних споруд також на прилеглі території. Ця норма не відповідає жодному нормативно-правовому акту. Порядком використання або будь-яким іншим нормативно-правовим актом не визначено поняття «прилегла до причалів територія». Наявність такої норми створює ризик виникнення судових спорів у процесі провадження господарської діяльності, оскільки територія морських портів включає в себе земельні ділянки суб'єктів господарювання різних форм власності, які розташовані у різних частинах морських портів, та не усі земельні ділянки належать ДП «АМПУ». Одночасно наявність невизначеного законодавством поняття «прилегла до причалів територія» вже спричинила судову практику, згідно з якою за рахунок причального збору має відбуватись утримання причалів та прилеглої до них території, тобто кошти причального збору мають витратитись, зокрема, на утримання доріг, які не входять до складу причалів, є окремими об'єктами обліку та мають інший інвентарний номер. Судові рішення свідчать про наявність правової прогалини, оскільки за кошти причального збору не може бути здійснено утримання автодоріг. Це суперечить вимогам Закону щодо цільового використання портових зборів. Додатково виникає ризик втрати коштів, які справляються за використання об'єктів портової інфраструктури, зокрема автодоріг. У річному виразі такі втрати оцінюються на рівні 84,0 млн грн (у показниках 2017 року).

Слід врахувати, що саме надходження коштів за використання інфраструктури дає змогу забезпечити належне утримання та розвиток автодоріг та інших об'єктів, які забезпечують переміщення вантажів по

території морських портів. Отримання зазначених коштів є однією з умов реалізації капітальних вкладень в автодорожню інфраструктуру на короткострокову (п'ятирічну, протягом 2019-2023 років) перспективу, потреба у яких оцінюється на рівні близько 573,0 млн грн. Наприклад, реконструкція та капітальний ремонт транспортної естакади Одеського морського порту потребують 287,4 млн грн, реконструкція ділянки автодороги морського порту Чорноморськ потребує 30,0 млн грн, будівництво накопичувальної стоянки великотоннажного транспорту, реконструкція споруд та інженерних мереж контрольно-пропускних пунктів та автомобільної транспортної інфраструктури для забезпечення оптимізації контрольно-пропускного режиму в Миколаївському морському порту потребують загалом 254,7 млн грн. Для того щоб забезпечити належне використання коштів причального збору відповідно до Закону, виключення судової практики, отримання коштів за використання портової автодорожньої інфраструктури для її утримання та розвитку, наказом пропонується внести необхідні зміни до Порядку використання.

Крім того, наказом пропонується удосконалення форм звітності згідно з Порядком використання для відображення витрат відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 року № 158 «Про відновлення єдиної системи пошуку та рятування на морі», наказу Міністерства інфраструктури України від 25 березня 2016 року № 119 «Про виконання заходів з відновлення єдиної системи пошуку та рятування на морі» на здійснення фінансування заходів із забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України.

Наказом також пропонується внести зміни до Наказу № 541 для виключення підгрунтя для судової практики та втрати коштів за використання причалів.

До того ж потребує внесення змін пункт 2 розділу II Наказу № 541 щодо документів, згідно з якими отримується інформація та здійснюється розрахунок плати. Окремі портові оператори здійснюють багаторазове переміщення вантажу в межах акваторії з причалу на причал судном, тобто здійснюють в ході обробки суднової партії багаторазове використання причалу для переміщення вантажу. Але така технологічна операція не має документального підтвердження у вигляді коносаментів та/або генерального акта, оскільки не завершено обробку суднової партії. Отже, незважаючи на наявність кількох операцій під час виконання портовим оператором навантажувально-розвантажувальних робіт із використанням причалу в межах його паспортних характеристик (довжини та ширини), що повинно здійснюватись на платній основі, відсутність відповідного документального забезпечення спричиняє судові спори. Для уникнення спірних питань та забезпечення справляння плати за Наказом № 541 за кожен операцію з використання причалу для переміщення вантажів наказом пропонується доповнити пункт 2 розділу II Наказу № 541.

Водночас наказом пропонується виключити абзац дванадцятий пункту 3 розділу II Наказу № 541, яким передбачено таке: «У випадку, коли зернові вантажі перевантажуються на спеціалізованих терміналах із застосуванням перевантажувальних машин (з продуктивністю навантаження не менше 500 тонн на годину), до цих ставок за послуги для вантажу «Зернові вантажі (у томі числі насіння), що перевантажуються навалом» застосовується коефіцієнт 0,7.».

Така пропозиція ґрунтується на тривалому практичному досвіді застосування Наказу № 541, а саме з 01.01.2016, що виявив недоліки норми щодо застосування коефіцієнта 0,7.

Застосування цього положення під час нарахування плати за Наказом № 541 спричиняє труднощі з таких причин:

портові оператори, які здійснюють перевантаження зернових вантажів у різних морських портах, застосовують у технологічних процесах обладнання різних виробників, яке має різноманітну технічну документацію;

застосування коефіцієнта 0,7 повинно відбуватись виключно у випадках застосування перевантажувальних машин безпосередньо під час навантаження на судно або може відбуватись у випадку такої організації технологічного процесу: перевантажувальні машини застосовуються на окремих ланках технологічного процесу, але безпосередньо на судна перевантаження здійснюється іншими механізмами (наприклад, порталними кранами, контейнерними перевантажувачами);

у Наказі № 541 не визначено, яку саме продуктивність навантаження - паспортну (технічну) або фактичну - слід враховувати.

Інтенсивність навантаження під час обробки кожного конкретного судна є не рівномірною у часі, залежить від організації технологічного процесу, технічного стану перевантажувальних машин, отже, може суттєво відрізнятись від потужності перевантажувальних машин, яка зазначена у документації.

На практиці ДП «АМПУ» не має можливості перевіряти надану суб'єктами господарювання інформацію щодо застосування перевантажувальних машин, продуктивність яких становить не менше ніж 500 тонн на годину в технологічних процесах перевантаження зернових вантажів, які виконують робітники суб'єктів господарювання, на безпосереднє (конкретне) судно. Отже, під час справляння плати ДП «АМПУ» неможливо достовірно визначити обґрунтованість застосування коефіцієнта 0,7 за чинною редакцією Наказу № 541.

На неодноразові звернення ДП «АМПУ» та на виконання рішень нарад, що відбулись в Мінінфраструктури, щодо тлумачення положень Наказу № 541 в частині застосування коефіцієнта 0,7 згідно з абзацом дванадцятим пункту 3 розділу II Наказу № 541 державне підприємство «УкрНДІМФ» опрацювало наявні матеріали, надані листами суб'єктів господарювання, та надало обґрунтоване пояснення щодо застосування вказаного коефіцієнта.

Листом Мінінфраструктури від 22 березня 2017 року № 2403/27/10-17 надано роз'яснення щодо вимог до застосування понижувального коефіцієнта,

документів, які підтверджують фактичне досягнення продуктивності навантаження судна протягом обробки у морському порту.

При цьому Мінінфраструктури наголосило, що застосування будь-яких понижувальних коефіцієнтів до державних регульованих цін повинно забезпечувати позитивний ефект для держави за рахунок додаткових надходжень та ефективного використання виробничих ресурсів. Для морських портів - це збільшення вантажопотоку, підвищення рівня використання портових потужностей, інтенсивності обробки транспортних засобів тощо та пов'язаний економічний ефект завдяки зростанню економічних показників і додаткових бюджетних надходжень.

Запропонований листом Мінінфраструктури від 22 березня 2017 року № 2403/27/10-17 спосіб вирішення питання та виключення невизначеності під час застосування коефіцієнта 0,7 згідно з абзацом дванадцятим пункту 3 розділу II Наказу № 541, досягнення фактичної продуктивності в разі навантаження не менше ніж 500 тонн на годину з використанням наявних документів (стейтмент і документи, що свідчать про відправлення вантажу морем, а саме - коносаменти, маніфести) не підтримали окремі портові оператори.

З метою всебічного аналізу застосування коефіцієнта 0,7 згідно з абзацом дванадцятим пункту 3 розділу II Наказу № 541, Мінінфраструктури звернулось листом від 01 вересня 2017 року № 8619/27/10-17 до суб'єктів господарювання стосовно надання відповідної інформації, зокрема, щодо сум податків, сплачених до бюджету. Відповідно до пункту 10 Методики проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004 року № 308, обов'язковими показниками для відстеження є розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта.

Інформацію стосовно бюджетних відрахувань було отримано тільки від двох суб'єктів господарювання, що не дає змогу зробити об'єктивні висновки стосовно позитивного впливу застосування коефіцієнта 0,7 згідно з абзацом дванадцятим пункту 3 розділу II Наказу № 541 на бюджетні надходження.

Водночас ряд суб'єктів господарювання в судовому порядку підтверджували своє право на застосування коефіцієнта 0,7 відповідно до умов укладених договорів у разі перевантаження навалом зернових вантажів із застосуванням в технологічному процесі перевантаження перевантажувальних машин, продуктивність яких становить не менше ніж 500 тонн на годину відповідно до технічної документації на вказані машини, незалежно від місця їх розташування. Розглядались, зокрема, справи за позовом ТОВ «Олімпекс Купе Інтернейшнл», за позовом ТОВ «Бруклін-Київ» до ДП «АМПУ» в особі Одеської філії ДП «АМПУ». Судовими рішеннями визначено, що портовий оператор має право на застосування коефіцієнта 0,7 відповідно до пункту 3 розділу II Наказу № 541 в разі перевантаження навалом зернових вантажів із застосуванням в технологічному процесі перевантажувальних машин,

продуктивність яких становить не менше ніж 500 тонн на годину відповідно до технічної документації на вказані машини, незалежно від місця їх розташування.

Таким чином, чинна редакція абзацу дванадцятого пункту 3 розділу II Наказу № 541 створює підґрунтя для судової практики, наслідком якої є застосування понижувального коефіцієнта 0,7 до ставок Наказу № 541 без можливості з боку ДП «АМПУ» отримати об'єктивну інформацію про фактичний стан справ щодо застосування у перевантажувальних процесах перевантажувальних машин, продуктивність яких становить не менше ніж 500 тонн на годину.

Отже, на цей час склалась ситуація, за якої для одних суб'єктів господарювання коефіцієнт 0,7 застосовується залежно від фактичного досягнення продуктивності навантаження судна, для інших суб'єктів – на основі судової практики відповідно до технічної документації на перевантажувальні машини. Тож, на практиці ситуація із застосуванням знижувального коефіцієнта 0,7 є неоднозначною, створює нерівні умови провадження діяльності для суб'єктів господарювання у морських портах, за яких одні суб'єкти господарювання мають перевагу над іншими.

Звертаємо увагу, що відповідно до статті 15 Закону ДП «АМПУ» утворюється з метою, зокрема, забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту. Абзац дванадцятий пункту 3 розділу II Наказу № 541 у чинній редакції, що не має чітких критеріїв застосування та створює підґрунтя для судової практики, не дає змогу повною мірою забезпечити виконання зазначеної вимоги Закону.

При цьому застосування понижувального коефіцієнта 0,7 не має зв'язку із динамікою вантажопотоків, практично не стимулює їх збільшення. Показники динаміки обсягів проходження зернових вантажів не мають зв'язку з тим, чи застосовується коефіцієнт під час справляння плати за Наказом № 541. Наприклад, обсяги проходження зернових вантажів через потужності портових операторів, які мають судову практику на користь застосування коефіцієнта 0,7 відповідно до технічної документації на перевантажувальні машини, продуктивність яких становить не менше ніж 500 тонн на годину, незалежно від місця їх розташування, не свідчать про зростання вантажопотоку зернових вантажів. Так, обсяги вантажопереробки зернових вантажів ТОВ «Олімпекс Купе Інтернейшнл» за підсумками 2017 року порівняно з 2016 роком зменшились на 12,1 відсотка, а за підсумками 10 місяців 2018 року порівняно з аналогічним періодом 2017 року скорочення становить 20,8 відсотка. Для ТОВ «Бруклін-Київ» показники скорочення вантажопереробки зернових вантажів за аналогічні періоди становлять 25,6 відсотка та 59,1 відсотка відповідно.

На підставі наведеного, положення щодо застосування коефіцієнта 0,7 згідно з Наказом № 541 не має позитивного впливу на збільшення вантажопотоків і, як наслідок, є лише необґрунтованою втратою доходів та бюджетних відрахувань ДП «АМПУ». При цьому суб'єкти господарювання не надали відомості щодо зростання бюджетних відрахувань під час застосування

коефіцієнта 0,7 згідно з абзацом дванадцятим пункту 3 розділу II Наказу № 541.

Відповідно до Наказу № 541 очікувана сума коштів, які буде стягнуто ДП «АМПУ» у 2018 році, оцінюється на рівні 765,2 млн грн (за курсом фінансового плану 29,3 грн/дол. США).

Водночас потреба у капітальних вкладеннях тільки у розвиток причалів Одеського морського порту становить 1734,1 млн грн. Наприклад, тільки у 2018 році така потреба за вже розпочатими раніше проектами становить 439,3 млн грн, а залишок до сплати за цими проектами – 547,4 млн грн. Варто зазначити, що це кошти, які необхідно вкладати у будівництво та реконструкцію причалів № 1-3 та № 7, які будуються та реконструюються саме з метою збільшення потужностей для переробки зернових вантажів.

Таким чином, для реалізації проектів розвитку причалів лише у межах Одеського морського порту необхідно акумулювати кошти протягом 2,5 років. Брак коштів на капітальні вкладення у розвиток причалів, у тому числі для розвитку потужностей саме з переробки зернових вантажів, є очевидним. Тому наказом пропонується внести зміни до Наказу № 541.

Крім того, наказом пропонується у Наказах № 1059 та № 541 позиції «Іллічівськ», «Октябрськ» замінити відповідно позиціями «Чорноморськ», «Ольвія» згідно з алфавітним порядком з метою приведення у відповідність із постановою Кабінету Міністрів України від 25 січня 2017 року № 46 «Про перейменування морського порту Іллічівськ та спеціалізованого морського порту Октябрськ».

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	-	+
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання, у т. ч. суб'єкти малого підприємництва	+	-

Визначити питому вагу суб'єктів малого підприємництва неможливо, оскільки справляння портових зборів та їх використання, а також плата за спеціалізовані послуги, що надаються у морських портах суб'єктами природних монополій, впливає на діяльність як учасників ринку перевезень через морські порти України, так і суб'єктів господарювання усіх форм власності різних галузей економіки, що є учасниками зовнішньоекономічної діяльності як експортери чи імпортери та/або споживачами товарів – об'єктів перевезень через морські порти.

За допомогою чинних регуляторні акти неможливо розв'язати зазначену проблему, через те що ці регуляторних актах містять окремі положення, які створюють підґрунтя для спірного тлумачення та відповідно - судової

практики; окремі положення, які не відповідають положенням інших нормативно-правових актів; окремі положення щодо понижувальних коефіцієнтів та знижок, які не справляють позитивного впливу на обсяги перевезень вантажів через морські порти України, отже, негативно впливають на формування джерел утримання та розвитку портової інфраструктури і бюджетні відрахування.

## II. Цілі державного регулювання

Основними цілями наказу є:

удосконалення нормативно-правових актів для виключення суперечливого тлумачення положень та приведення їх у відповідність із іншими нормативно-правовими актами;

забезпечення рівних умов для суб'єктів господарювання, які працюють в одному сегменті ринку транспортних послуг, та виключення конкурентних переваг за рахунок тарифних преференцій у морських портах;

забезпечення джерела фінансування об'єктів портової інфраструктури, внутрішніх водних шляхів на рівні, що дасть змогу здійснювати їх належне утримання та розвиток.

## III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

### 1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Залишення без змін нинішньої ситуації не дасть змоги розв'язати вищезазначені проблеми. Отже, ця альтернатива є недоцільною
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»	Прийняття наказу забезпечить досягнення встановлених цілей відповідно до статей 15, 21 та 22 Закону України «Про морські порти України», виключення спірного тлумачення положень, зростання показників портів Дунайського регіону

### 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні, оскільки проблема залишається не розв'язаною	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про	Виключення суперечливого тлумачення положень нормативно-правових актів,	Відсутні



затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»	підвищення якості портових послуг завдяки поліпшенню стану портової інфраструктури, додаткові бюджетні відрахування	
--	---	--

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання  
Неможливо визначити у запропонованій таблиці, оскільки:  
портові збори, а також плата за спеціалізовані послуги, які надаються у морських портах суб'єктами природних монополій, що справляються у морських портах України за державними регульованими тарифами, стягуються із судновласників (безпосередньо або через морських агентів). Перелік морських агентів, які обслуговують судна у морських портах України та співпрацюють на договірних засадах із ДП «АМПУ», налічує у поточному році понад 330 суб'єктів господарювання і також залежить від переліку судновласників та постійно змінюється;

портові збори, а також плата за спеціалізовані послуги, які надаються у морських портах суб'єктами природних монополій, що справляються у морських портах України за державними регульованими тарифами, матимуть вплив на вартість транспортування усіх товарів через морські порти, отже, і опосередкований вплив на діяльність будь-яких суб'єктів господарювання.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	1	330	н/д	н/д	1
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	3,3	96,7	н/д	н/д	100
Вид альтернатив	Вигоди		Витрати		
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні, оскільки проблема залишається не розв'язаною		Відсутні		
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»	Забезпечення регулювання дасть змогу уникнути суперечливого тлумачення положень нормативно-правових актів, створить належне джерело утримання портової		48,9 млн грн (розрахунково на основі показників за 2017 рік): 25,9 млн грн – від припинення застосування коефіцієнта 0,7 (у разі проходження зернових вантажів навалом); 23,0 млн грн – скасування знижок для портів Дунайського регіону		

	інфраструктури, додаткові бюджетні відрахування	
<b>Сумарні витрати за альтернативами</b>		<b>Сума витрат, гривень</b>
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання		Витрати відсутні
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»		48,9 млн грн (розрахунково на основі показників за 2017 рік)

Оскільки ДП «АМПУ» та суб'єкти господарювання, які відповідно до Закону України «Про морські порти України» справляють портові збори та плату за спеціалізовані послуги, які надаються у морських портах суб'єктами природних монополій, що справляються у морських портах України за державними регульованими тарифами, не набуватимуть додаткових зобов'язань із прийняттям наказу, оскільки наказ не передбачає введення в дію нових форм звітності, заходів державного нагляду, адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, обов'язкових експертиз тощо).

#### **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	Проблема залишиться
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»	4	Прийняття наказу забезпечить досягнення поставлених цілей

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	У разі залишення нинішньої ситуації без змін вигоди для суб'єктів господарювання відсутні	Відсутні	У разі залишення нинішньої ситуації без змін проблему не буде розв'язано, що не забезпечить досягнення поставлених цілей
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»	Прийняття наказу забезпечить досягнення встановлених цілей. Забезпечення регулювання дасть змогу уникнути суперечливого тлумачення положень нормативно-правових актів, створити належне джерело утримання портової інфраструктури	48,9 млн грн (розрахунково на основі показників за 2017 рік)	Прийняття наказу забезпечить виконання вимог Закону України «Про морські порти України», створення рівних умов для суб'єктів господарювання, забезпечення джерел фінансування об'єктів портової інфраструктури
Рейтинг	Аргументи щодо обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта	
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Залишення без змін нинішньої ситуації не дасть змоги розв'язати вищезазначену проблему. Отже, цю альтернативу визнано недоцільною	Відсутні	
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-	Забезпечить досягнення встановлених цілей починаючи з дня прийняття наказу	Вплив зовнішніх факторів на дію наказу не очікується	

правових Міністерства інфраструктури України»	актів	
--	-------	--

#### **V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми**

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблематики, є прийняття наказу.

Прийняття наказу дасть змогу:

удосконалити положення наказів, якими регулюється справляння портових зборів та вартість спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, з метою виключення неоднозначного тлумачення окремих положень нормативно-правових актів;

забезпечити належне джерело фінансування заходів з утримання, реконструкції і розвитку об'єктів портової інфраструктури та внутрішніх водних шляхів.

Прийняття наказу не передбачає введення в дію нових форм звітності, заходів державного нагляду, адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, обов'язкових експертиз, тощо).

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

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

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Враховуючи особливості питань, для вирішення яких розроблено регуляторний акт, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

У зв'язку з цим не проводився розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта.

Регуляторний акт не стосується підприємств, що є представниками мікро- та малого підприємництва. Тому, Тест малого підприємництва (М-Тест) згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

#### **VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта**

Передбачається, що наказ набере чинності з дня його офіційного опублікування. Строк дії наказу пропонується не обмежувати в часі.

### **VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

Витрати на сплату портових зборів та оплату спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, є складовими у загальних транспортних витратах на одиницю вантажу, що транспортується водним транспортом через морські порти України. Тому такі витрати відображаються на суб'єктах господарювання в усіх галузях товарного виробництва.

З огляду на цілі державного регулювання для відстеження результативності дії регуляторного акта пропонується встановити такі показники:

відхилення (зростання чи зменшення) обсягів проходження вантажів для потреб національної економіки (експортних, імпорتنих, каботажних) через морські порти України;

відхилення (зростання чи зменшення) обсягів капітальних інвестицій в об'єкти портової інфраструктури, здійснені суб'єктами господарювання, що справляють портові збори та плату за спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій;

розмір відрахувань до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів суб'єктів господарювання, які справляють портові збори та плату за спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій – збільшується.

Розмір коштів та часу, що витрачається суб'єктами господарювання в результаті дії регуляторного акта – збільшиться.

Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюється дія регуляторного акта, не обмежується.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень акта середній. Наказ та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України (<http://www.mtu.gov.ua>).

### **IX. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності дії акта в разі його прийняття**

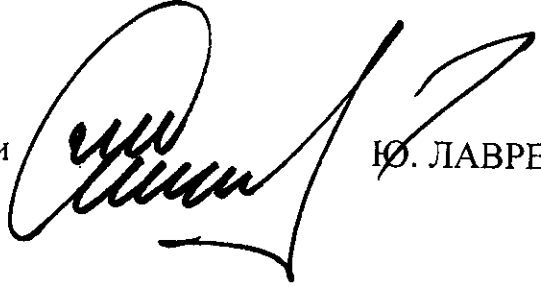
Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України за показниками результативності, зазначеними у розділі VIII цього аналізу регуляторного впливу.

Базове відстеження результативності дії акта здійснюватиметься після набрання чинності актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності акта, шляхом аналізу статистичних даних.

Повторне відстеження результативності дії акта здійснюватиметься через рік з дня набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних порівняно з базовим відстеженням, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження результативності дії акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження акта. Установлені кількісні значення показників результативності акта порівнюватимуться із зазначенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

В. о. Міністра інфраструктури України



Ю. ЛАВРЕНЮК

« \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 року

# Міністерство інфраструктури України

## Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»  
22 Листопада 2018, 12:22

Проекту наказу «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України», розроблений Департаментом реформування та функціонування морського та річкового транспорту, доопрацьований з урахування зауважень, наданих центральними органами виконавчої влади, розміщений на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України [www.mtu.gov.ua](http://www.mtu.gov.ua).

Метою прийняття наказу є удосконалення положень нормативно-правових актів щодо справляння портових зборів та плат за тарифами на спеціалізовані послуги для врегулювання спірних питань, збільшення обсягів надходжень коштів від роботи морських портів, що є джерелом утримання та розвитку їх інфраструктури та зростання бюджетних відрахувань.

Зауваження та пропозиції до проекту наказу від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань слід надсилати на адресу:

Департамент реформування та функціонування морського та річкового транспорту Мінінфраструктури, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14 або [stg@mtu.gov.ua](mailto:stg@mtu.gov.ua) та на адресу Державної регуляторної служби України.

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/30430.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове

Коментарі до зауважень до наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України», наданих портовими операторами листом від 04.09.2018 № 10-18/16 та Європейської Бізнес Асоціації листом від 02.11.2018 № 1649/2018/17.

Наказом Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 № 541, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 22.12.2015 за № 1608/28053, затверджено Тарифи на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України (далі – Тарифи 541).

Абзацом дванадцятим пункту 3 розділу II Тарифів 541 передбачено наступне: «У випадку, коли зернові вантажі перевантажуються на спеціалізованих терміналах із застосуванням перевантажувальних машин (з продуктивністю навантаження не менше 500 тонн на годину), до цих ставок за послуги для вантажу «Зернові вантажі (у тому числі насіння), що перевантажуються навалом» застосовується коефіцієнт 0,7.».

У проекті наказу запропоновано виключити абзац 12 пункту 3 розділу II Тарифів 541.

Така пропозиція ґрунтується на тривалому практичному досвіді застосування Тарифів 541, а саме з 01.01.2016, що виявив недоліки норми щодо застосування коефіцієнту 0,7.

Застосування цього положення при нарахуванні плати за Тарифами 541 викликає складнощі з наступних причин:

- у Тарифах 541 або інших нормативних документах не визначено поняття «спеціалізований термінал». Також виникає питання, переробка через будь-який спеціалізований термінал, або виключно через спеціалізований термінал для переробки зернових вантажів (у тому числі насіння), що перевантажуються навалом, надає право застосування коефіцієнту 0,7;

- портові оператори, які здійснюють перевантаження зернових вантажів у різних морських портах, застосовують у технологічних процесах обладнання різних виробників, яке має різноманітну технічну документацію;

- застосування коефіцієнту 0,7 повинно відбуватись виключно у випадках застосування перевантажувальних машин безпосередньо при навантаженні на судно, або коефіцієнт 0,7 можливо застосовувати також у випадку такої організації технологічного процесу: перевантажувальні машини застосовуються на окремих ланках технологічного процесу, але безпосередньо на судна перевантаження здійснюється іншими механізмами (наприклад, порталними кранами, контейнерними перевантажувачами);

- у Тарифах 541 не визначено, яку саме продуктивність навантаження - паспортну (технічну) або фактичну - слід враховувати.

Інтенсивність навантаження при обробці кожного конкретного судна є не рівномірною у часі, залежить від організації технологічного процесу, технічного стану перевантажувальних машин, отже може суттєво відрізнятись



від потужності перевантажувальних машин, яка зазначена у документації.

Додатково слід зазначити, що наказом Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 № 348, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 15.08.2013 за № 1401/23933 (зі змінами) було затверджено Правила надання послуг у морських портах України (далі – Правила).

Згідно з пунктом 2.1. Правил, робоча технологічна карта (далі - РТК) - технологічна документація, що розробляється в порту на підставі карт типових технологічних процесів для кожного вантажу (групи однорідних у технологічному відношенні вантажів) і в сукупності охоплює всю номенклатуру вантажів, які перевантажуються в порту за затвердженими технологічними схемами.

Відповідно до пункту 8.1. Правил, портові оператори (оператори терміналу) здійснюють технологічні процеси вантажних операцій, що є сукупністю технологічних операцій, пов'язаних з передачею вантажів з одного виду транспорту на інший через склад, або минаючи його, на підставі такої робочої технологічної документації:

РТК, які повинні регламентувати технологічні процеси вантажних операцій;

тимчасових технологічних інструкцій перевантаження, що повинні бути розроблені портовим оператором (оператором терміналу) для експлуатаційної перевірки нових технологічних процесів;

інструкцій із застосування типових способів і прийомів робіт, що регламентують способи і прийоми виконання окремих елементів технологічних операцій;

інструкцій з обробки небезпечних вантажів;

схем складування вантажів, безпечного руху транспорту та інших схем.

Згідно з пунктом 8.2 Правил, робоча технологічна документація розробляється з урахуванням вимог нормативних документів, що регламентують умови та забезпечення безпеки здійснення вантажних операцій і складських робіт, затверджується портовим оператором (оператором терміналу) та подається адміністрації морського порту до відома.

На практиці ДП «АМПУ» не має можливості перевіряти надану суб'єктами господарювання інформацію щодо застосування перевантажувальних машин, продуктивність яких становить не менше 500 тонн на годину у технологічних процесах перевантаження зернових вантажів, які виконуються робітниками суб'єктів господарювання, на безпосереднє (конкретне) судно. Отже, при справлянні плати ДП «АМПУ» не можливо достовірно визначити обґрунтованість застосування коефіцієнту 0,7 за діючою редакцією Тарифів 541.

Для вирішення питання та виключення невизначеності при застосуванні коефіцієнту 0,7 згідно з абзацом дванадцятим пункту 3 розділу II Тарифів 541, Міністерство інфраструктури України листом від 22.03.2017 № 2403/27/10-17, що застосовувати коефіцієнт 0,7 до ставок Тарифів 541, при перевантаженні вантажів, які відповідають виключно сукупності таких вимог:

- такі вантажі є зерновими (у тому числі насіння), номери позицій яких відповідають тарифним групам 011 - 015, 017, 018 Тарифно-статистичної номенклатури вантажів (Додаток 3 до Тарифів 541);
- перевантажуються навалом;
- перевантажуються на спеціалізованих терміналах;
- досягнення фактичної продуктивності при навантаженні становить не менше 500 тонн на годину.

В якості документів, які підтверджують фактичне досягнення продуктивності навантаження на судно протягом обробки у морському порту, слід використовувати стейтмент і документи, що свідчать про відправлення вантажу морем (коносаменти, маніфести).

В той же час, ряд суб'єктів господарювання в судовому порядку підтверджували своє право на застосування коефіцієнта 0,7 відповідно до умов укладених договорів, при перевантаженні навалом зернових вантажів із застосуванням в технологічному процесі перевантаження перевантажувальних машини, продуктивність яких становить не менше 500 тонн на годину відповідно до технічної документації на вказані машини, незалежно від місця їх розташування. Розглядались, зокрема, справи за позовом ТОВ «Олімпекс Купе Інтернейшнл» № 916/2867/16, № 916/1429/17, за позовом ТОВ «Бруклін-Київ» № 916/161/17, № 916/544/18 до ДП «АМПУ» в особі Одеської філії ДП «АМПУ». Судовими рішеннями (наприклад, у справі № 916/161/17 за позовом ТОВ «Бруклін-Київ») визначено, що портовий оператор має право на застосування коефіцієнта 0,7 відповідно до пункту третього розділу II Тарифів 541 при перевантаженні навалом зернових вантажів із застосуванням в технологічному процесі перевантажувальних машини, продуктивність яких становить не менше 500 тонн на годину відповідно до технічної документації на вказані машини, незалежно від місця їх розташування.

Таким чином, діюча редакція абзацу дванадцятого пункту 3 розділу II Тарифів 541 створює підґрунтя для судової практики, наслідком якої є застосування понижувального коефіцієнту 0,7 до ставок Тарифів 541 без можливості з боку ДП «АМПУ» отримати об'єктивну інформацію про фактичний стан справ щодо застосування у перевантажувальних процесах перевантажувальних машини, продуктивність яких становить не менше 500 тонн на годину.

Отже, на теперішній час склалась ситуація, за якої для одних суб'єктів господарювання коефіцієнт 0,7 застосовується в залежності від фактичного досягнення продуктивності навантаження судна, для інших суб'єктів – на основі судової практики відповідно до технічної документації на перевантажувальні машини. Тож, на практиці ситуація із застосуванням знижувального коефіцієнту 0,7 є неоднозначною, створює нерівні умови провадження діяльності для суб'єктів господарювання у морських портах, при яких одні суб'єкти господарювання мають перевагу над іншими.

Звертаємо увагу, що відповідно до статті 15 Закону України «Про морські порти України», адміністрація морських портів України утворюється з метою, зокрема, забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту.

При цьому неодноразово було наголошено, що застосування понижувального коефіцієнту 0,7 не має зв'язку із динамікою вантажопотоків, практично не стимулює їх збільшення. Наприклад, обсяги проходження зернових вантажів через потужності ТОВ «Олімпекс Купе Інтернейшнл» за підсумками 2017 порівняно до 2016 зменшились на 12,1%, а за підсумками 8 місяців 2018 порівняно до 8 місяців 2017 скорочення склало 22,3 %. Для ТОВ «Бруклін-Київ» показники скорочення за аналогічні періоди склали 25,6 % та 64 % відповідно (докладну інформацію наведено у додатку).

Одночасно Мінінфраструктури не має жодних відомостей, чи отримують будь-які знижки кінцеві платники транспортних послуг – експортери та який позитивний ефект мають товаровиробники зернових вантажів, що переробляються через потужності портових операторів у випадку застосування коефіцієнту 0,7.

Також звертаємо увагу на ще один важливий аспект проблеми. Потреба у капітальних вкладеннях тільки у причали Одеської філії становить 1734,1 млн. грн. Наприклад, тільки у 2018 році така потреба по вже розпочатим раніше проектам складає 439,3 млн. грн., а залишок до сплати по цих проектах – ще 547,4 млн. грн. (у розрізі проектів див. нижче). Варто зазначити, що причали № 1-3 та № 7 будуються та реконструюються саме для збільшення потужностей для переробки зернових вантажів.

Об'єкт	Кошторисна вартість згідно проекту, тис. грн.	Залишок до сплати у 2018, тис. грн.	Остаток до сплати з урахуванням прогнозу виконання, тис. грн.
<b>Капітальне будівництво</b>			
Будівництво причалу №1-3	668 006,02	243 708,6	0,0
<b>Реконструкція гідротехнічних споруд</b>			
Реконструкція причалу № 7	1 066 074,20	195 548,3	547 401,7
<b>Загалом</b>	<b>1 734 080,22</b>	<b>439 256,9</b>	<b>547 401,7</b>

Одночасно очікувана сума коштів, які будуть стягнуті ДП «АМПУ» за Тарифами 541 в 2018 оцінюється на рівні 765,2 млн. грн. (по курсу фінплану 29,3 грн/дол. США).

Таким чином, брак коштів на реалізацію проектів розвитку причалів, у тому числі для розвитку потужностей саме із переробки зерна, є очевидним. Для реалізації проектів розвитку причалів лише у межах Одеської філії необхідно акумулювати кошти протягом 2,5 років.

Отже, редакція абзацу дванадцятого пункту 3 розділу II Тарифів 541 щодо коефіцієнту 0,7 не дала позитивного ефекту для розвитку вантажопотоків та одночасно негативно впливає на суми отримання коштів за Тарифами 541, чим уповільнює виконання заходів із реконструкції та будівництва причалів.

**Динаміка обсягу вантажопереробки зернових вантажів у морських портах України з пороходженням через причали, що знаходяться на балансі ДП "АМПУ", за 2016, 2017 роки та 10 місяців 2018 року у порівнянні з аналогічним періодом, тис. тонн**

Філії ДП "АМПУ"/ Портові оператори	2016		2017		Відхилення		2017 рік		2018 рік		Відхилення	
	абсолютне +/-	відносне %	абсолютне +/-	відносне %	абсолютне +/-	відносне %	абсолютне +/-	відносне %	абсолютне +/-	відносне %	абсолютне +/-	відносне %
<b>Бердянська філія ДП "АМПУ"</b>	<b>1 020,90</b>		<b>1 077,80</b>	<b>105,6%</b>	<b>56,90</b>	<b>5,6%</b>	<b>530,50</b>	<b>669,40</b>	<b>138,90</b>	<b>126,2%</b>		
ДП «Бердянський МТП»	684,70		207,50	30,3%	-477,20		168,40	78,02	-90,38	46,3%		
ЗПК «Нова Хортиця»	123,90		81,90	66,1%	-42,00		70,40		-70,40			
ПрАТ «БЗПТО»			11,40		11,40			153,23	153,23			
ТОВ «Аскет Шиппінг»	212,30		777,00	366,0%	564,70	366,0%	291,70	438,15	146,45	150,2%		
<b>Білгород-Дністровська філія ДП "АМПУ"</b>	<b>5,98</b>		<b>27,44</b>	<b>458,9%</b>	<b>21,46</b>	<b>458,9%</b>	<b>27,44</b>		<b>-27,44</b>			
ДП «Білгород-Дністровський МТП»			27,44		27,44		27,44		-27,44			
ПП «Рівер-Транс»	5,98			0,0%	-5,98	0,0%						
<b>Ізмаїльська філія ДП "АМПУ"</b>	<b>217,64</b>		<b>183,83</b>	<b>84,5%</b>	<b>-33,81</b>	<b>84,5%</b>	<b>0,25</b>		<b>-0,25</b>			
ДП «Ізмаїльський МТП»	3,21		4,35	135,5%	1,14	135,5%	0,25		-0,25			
ТОВ «Ізмаїльський елеватор»	214,43		179,48	83,7%	-34,95	83,7%						
<b>Іллічівська філія ДП "АМПУ"</b>	<b>4 956,10</b>		<b>5 440,60</b>	<b>109,8%</b>	<b>484,50</b>	<b>109,8%</b>	<b>4 219,91</b>	<b>5 144,88</b>	<b>924,97</b>	<b>121,9%</b>		
Морський торговельний порт "Чорноморськ"	896,10		1 162,10	129,7%	266,00	129,7%	886,40	934,99	48,59	105,5%		
СП ТОВ «ТрансБалкТерминал»	3 226,79		3 110,25	96,4%	-116,54	96,4%	2 503,04	2 982,11	479,07	119,1%		
ТОВ "Транс-Сервіс"	584,14		470,27	80,5%	-113,87	80,5%	331,00	526,68	195,68	159,1%		
ТОВ «Фрамшипінг»	249,07		697,98	280,2%	448,91	280,2%	499,47	701,10	201,63	140,4%		
<b>Маріупольська філія ДП "АМПУ"</b>	<b>394,90</b>		<b>391,64</b>	<b>99,2%</b>	<b>-3,26</b>	<b>99,2%</b>	<b>119,84</b>	<b>89,61</b>	<b>-30,23</b>	<b>74,8%</b>		
ДП «Маріупольський МТП»	394,90		391,64	99,2%	-3,26	99,2%	119,84	89,61	-30,23	74,8%		
<b>Миколаївська філія ДП "АМПУ"</b>	<b>6 134,44</b>		<b>6 317,03</b>	<b>103,0%</b>	<b>182,59</b>	<b>103,0%</b>	<b>5 167,39</b>	<b>5 661,04</b>	<b>493,65</b>	<b>109,6%</b>		
Іноземне підприємство «Южная Стівдорінг Компані Лімітед»	10,68		10,68		10,68		7,83		-7,83			
Миколаївська філія ДП «АМПУ» (РЕЙДИ)	872,37		555,26	63,6%	-317,11	63,6%	475,26	555,53	80,27	116,9%		
ТОВ "ДССК"	1 496,31		2 455,96	164,1%	959,65	164,1%	1 873,07	2 397,52	524,45	128,0%		
ТОВ "Метал Стівдорінг Компані"	10,21		26,37	258,3%	16,16	258,3%	23,50		-23,50			
ТОВ "Сервіс-Транс"			30,27		30,27		22,4	31,49	9,09	140,6%		
ТОВ "ТРИОНТА ПЛЮС"			31,94		31,94			86,04	86,04			
ТОВ «Грінтур-Екс»	2 531,92		2 507,28	99,0%	-24,64	99,0%	2 152,57	2 033,42	-119,15	94,5%		
ТОВ «Нікомсервіс-Ніколаєв»	444,39		235,74	53,0%	-208,65	53,0%	200,99	112,98	-88,01	56,2%		
ТОВ «Стівдорна Інвестиційна компанія»	131,27		51,70	39,4%	-79,57	39,4%	45,38	7,09	-38,29	15,6%		
Філія «ДПЗКУ»	647,97		411,83	63,6%	-236,14	63,6%	366,39	436,97	70,58	119,3%		

Філії ДП "АМПУ" / Портові оператори	2016		2017		Відхилення		2017 рік 10 місяців		2018 рік 10 місяців		Відхилення	
	абсолютне +/-	відносне %	абсолютне +/-	відносне %	абсолютне +/-	відносне %	абсолютне +/-	відносне %	абсолютне +/-	відносне %		
<b>Одеська філія ДП "АМПУ"</b>	<b>8 203,29</b>		<b>7 650,43</b>		<b>-552,86</b>	<b>93,3%</b>	<b>6 572,02</b>		<b>5 424,40</b>		<b>-1 147,62</b>	<b>82,5%</b>
ДП "КТО"	1 552,50		1 168,62		-383,88	75,3%	969,33		827,65		-141,68	85,4%
ПАТ "ДПЗКУ" ОЗТ	459,92		316,56		-143,36	68,8%	245,12		265,17		20,05	108,2%
ПАТ "Укрелеваторпром"			680,10		680,10		485,83		1 252,12		766,29	257,7%
ТОВ "Бруклін Київ"	3 542,37		2 636,12		-906,25	74,4%	2 419,52		990,68		-1 428,84	40,9%
ТОВ "Металюкрейн Корп Лтд."	14,26		36,34		22,08	254,8%	36,34				-36,34	
ТОВ "Новотех-Терминал"	113,58		596,32		482,74	525,0%	564,80		559,24		-5,56	99,0%
ТОВ "Олімпекс Куле Інт."	2 520,66		2 216,37		-304,29	87,9%	1 851,08		1 465,57		-385,51	79,2%
<b>Ренійська філія ДП "АМПУ"</b>	<b>469,90</b>		<b>552,72</b>		<b>82,82</b>	<b>117,6%</b>	<b>407,05</b>		<b>522,08</b>		<b>115,03</b>	<b>128,3%</b>
ДП «Ренійський МТП»	131,85		94,80		-37,05	71,9%	68,75		87,81		19,06	127,7%
ПАТ «Ренійський Елеватор»	115,97		116,46		0,49	100,4%	82,76		87,60		4,84	105,8%
ТОВ "АГРО РЕНІ"	126,58		141,94		15,36	112,1%	115,78		142,67		26,89	123,2%
ТОВ «ДСЛ Україна»	13,19		12,14		-1,05	92,0%	10,62		3,73		-6,89	35,1%
ТОВ «Рені-Лайн»	47,27		122,69		75,42	259,6%	69,79		158,42		88,63	227,0%
ТОВ «СК Аккорд»	27,82		25,37		-2,45	91,2%	20,75		18,22		-2,53	87,8%
ТОВ «Терминал Дунай»	7,22		39,32		32,10	544,6%	38,60		23,63		-14,97	61,2%
<b>Філія "Октябрьск" ДП "АМПУ"</b>	<b>598,54</b>		<b>828,46</b>		<b>229,92</b>	<b>138,4%</b>	<b>641,26</b>		<b>293,57</b>		<b>-347,69</b>	<b>45,8%</b>
ДП СК «Ольвія»	598,54		828,46		229,92	138,4%	641,26		293,57		-347,69	45,8%
<b>Філія "Усть-Дунайськ" ДП "АМПУ"</b>	<b>13,60</b>		<b>33,00</b>		<b>19,40</b>	<b>242,6%</b>	<b>27,40</b>		<b>23,90</b>		<b>-3,50</b>	<b>87,2%</b>
ДП «МТП Усть-Дунайськ»	13,60		33,00		19,40	242,6%	27,40		23,90		-3,50	87,2%
ТОВ "Краншип"												
<b>Херсонська філія ДП "АМПУ"</b>	<b>557,10</b>		<b>479,03</b>		<b>-78,07</b>	<b>86,0%</b>	<b>176,28</b>		<b>20,26</b>		<b>-156,02</b>	<b>11,5%</b>
ДП «Херсонський МТП»	362,54		214,57		-147,97	59,2%	15,20		9,75		-5,45	64,1%
Компанія «Дніпро Карго Лімітед»	5,18		37,99		32,81	733,4%			5,09		5,09	
ПАТ «Херсонський КХП»	189,38		226,47		37,09	119,6%	161,08		5,42		-155,66	3,4%
<b>Южненська філія ДП "АМПУ"</b>	<b>1 499,85</b>		<b>1 844,93</b>		<b>345,08</b>	<b>123,0%</b>	<b>1 476,56</b>		<b>1 521,35</b>		<b>44,79</b>	<b>103,0%</b>
ДП «МТП «Южний»			6,60		6,60		6,60				-6,60	
ТОВ «ТІС-МІНДОБРИВА»	1 499,85		1 838,33		338,48	122,6%	1 469,96		1 521,35		51,39	103,5%



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

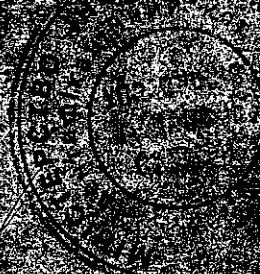
НАКАЗ

Про виконання обов'язків Міністра

Згідно з пунктом 3 Закону України «Про територіальні органи виконавчої влади» на період остаточної повноважень Володимира Омелянчука з 22 листопада 2018 року виконання обов'язків Міністра інфраструктури України покладено на заступника Міністра Дмитра Юрія Федоровича.

Міністр

Д. КОМЕДІН



026055