



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає для погодження проєкт Закону України «Про корпоратизацію Адміністрації морських портів України» (далі – проєкт акта).

Просимо погодити проєкт акта у десятиденний строк.

- Додатки: 1. Проєкт акта на 12 арк. в 1 прим.
2. Порівняльна таблиця на 25 арк. в 1 прим.
3. Аналіз регуляторного впливу проєкту акта на 35 арк. в 1 прим.
4. Оприлюднене повідомлення про оприлюднення проєкту акта на 1 арк. в 1 прим.
5. Додаткові матеріали на 12 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

391376

Олег Марусиченко 351 49 38

№636/16/14-20 від 27.02.2020

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 2030/0/19-20 від 28.02.2020



ПРОЄКТ

Вноситься
Кабінетом Міністрів України

О. ГОНЧАРУК

“ ”

2020 р.

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про корпоратизацію Адміністрації морських портів України

Цей Закон визначає правові, економічні та організаційні особливості утворення та діяльності акціонерного товариства, 100 відсотків акцій якого належать державі, управління і розпорядження його майном та спрямований на забезпечення економічної безпеки і захисту інтересів держави.

Розділ I

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1. Визначення термінів

1. У цьому Законі терміни вживаються в такому значенні:

1) Підприємство – державне унітарне комерційне підприємство «Адміністрація морських портів України», що забезпечує функціонування морських портів;

2) майно Підприємства – основні фонди, обігові кошти, а також інші активи, відображені у самостійному балансі Підприємства та не заборонені до приватизації;

3) Товариство – акціонерне товариство «Адміністрація морських портів України», утворене шляхом перетворення Підприємства на Товариство з урахуванням особливостей, визначених цим Законом.

2. Інші терміни використовуються у значеннях, визначених Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Законом України «Про акціонерні товариства», Законом України «Про морські порти України» та іншими законодавчими та нормативно-правовими актами.

Розділ II

**ОСОБЛИВОСТІ УТВОРЕННЯ І ФУНКЦІОНУВАННЯ
ТОВАРИСТВА****Стаття 2. Особливості утворення Товариства**

1. Товариство утворюється як акціонерне товариство, 100 відсотків акцій якого належать державі, шляхом перетворення Підприємства у Товариство.
2. Засновником Товариства є держава в особі центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, який утворює Товариство за рішенням, погодженим з Кабінетом Міністрів України відповідно до законодавства з урахуванням особливостей, визначених цим Законом.
3. Статут Товариства затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.
4. Товариство є правонаступником Підприємства з дня його державної реєстрації.
5. Під час утворення Товариства, формування його статутного капіталу та припинення Підприємства у тому числі під час відступлення права вимоги, переведення боргу, проведення реорганізації, не застосовуються положення законодавства щодо:
 - необхідності одержання згоди кредиторів стосовно заміни боржника у зобов'язанні (переведення боргу), якщо інше не передбачено міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України;
 - права кредиторів вимагати у зв'язку з проведенням реорганізації забезпечення виконання зобов'язань, їх дострокового припинення або виконання та відшкодування збитків;
 - неможливості завершення реорганізації до задоволення вимог, заявлених кредиторами.
6. Оприлюднення рішення центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту щодо перетворення Підприємства у Товариство, є офіційним повідомленням для кредиторів про припинення такого суб'єкта господарювання.
7. Розмір статутного капіталу Товариства визначається під час його утворення згідно із зведеним актом оцінки майна та звітом про експертну грошову оцінку земельних ділянок.

Стаття 3. Формування статутного капіталу Товариства

1. До статутного капіталу Товариства як власність вносяться:

майно Підприємства;

земельні ділянки державної власності під нерухомими об'єктами, що вносяться до статутного капіталу;

право господарського відання стратегічними об'єктами портової інфраструктури.

2. Внесення до статутного капіталу нерухомого майна та земельних ділянок під нерухомими об'єктами Підприємства, за відсутності правовстановлюючих документів, здійснюється на підставі обліку майна на балансі Підприємства.

Стаття 4. Особливості функціонування Товариства

1. Товариство провадить діяльність, у тому числі пов'язану з державною таємницею, до отримання необхідних ліцензій та інших документів дозвільного характеру на основі відповідних документів, отриманих Підприємством, у межах строку їх дії.

2. Частина чистого прибутку Товариства, яка за підсумками календарного року має бути спрямована на виплату дивідендів, додатково зменшується на суму нарахованої за календарний рік амортизації на майно, передане Товариству на праві власності. Ця сума спрямовується на фінансування капітальних вкладень, пов'язаних з новим будівництвом, реконструкцією, технічним переоснащенням та капітальним ремонтом таких об'єктів. У випадку, якщо сума нарахованої за календарний рік амортизації на майно, передане Товариству на праві власності, більша за частину чистого прибутку Товариства, яка за підсумками календарного року має бути спрямована на виплату дивідендів, сума дивідендів до Державного бюджету України, зменшується на суму, що не перевищує частину чистого прибутку Товариства, яка за підсумками календарного року має бути спрямована на виплату дивідендів.

3. Відрахування частини чистого прибутку (доходу) на виплату дивідендів до Державного бюджету України здійснюється у розмірі не більше 30 відсотків на підставі рішення центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, у порядку встановленому законодавством.

Стаття 5. Органи Товариства

1. Органами Товариства є:

загальні збори;

правління;

наглядова рада.

2. Вищим органом Товариства є загальні збори. Функції загальних зборів виконує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

3. Виконавчим органом Товариства, який здійснює управління його поточною діяльністю, є правління.

4. Контроль за діяльністю правління та захист прав акціонера Товариства здійснює наглядова рада.

Стаття 6. Обмеження обігу акцій Товариства

У державній власності перебуває 100 відсотків акцій Товариства, що посвідчують корпоративні права держави відносно об'єктів та майнових прав, що вносяться до статутного капіталу Товариства відповідно до цього Закону. Акції Товариства, що посвідчують корпоративні права держави забороняється відчужувати, передавати в управління, заставу, використовувати для формування статутного (складеного) капіталу суб'єктів господарювання та вчиняти щодо них інші правочини, наслідком яких може бути їх відчуження з державної власності.

Стаття 7. Управління корпоративними правами держави

Управління корпоративними правами держави стосовно Товариства здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Стаття 8. Обмеження щодо розпорядження майном Товариства

1. Продаж причалів, пірсів, інших причальних споруд, залізничних та автомобільних під'їзних шляхів (до першого розгалуження за межами території порту), ліній зв'язку, засобів тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій здійснюється у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України. Розпорядження в інший спосіб майном, визначеним в цій частині, здійснюється у порядку встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

2. Стратегічні об'єкти портової інфраструктури закріплюються за Товариством на праві господарського відання.

Товариство не може відчужувати, передавати в користування, оренду, лізинг, концесію, управління, заставу, безоплатне користування, вносити до статутного (складеного) капіталу суб'єктів господарювання майно,

передбачене цією частиною, та вчиняти щодо нього інші правочини, наслідком яких може бути відчуження такого майна.

Таке майно не підлягає приватизації, продажу під час провадження у справі про банкрутство, на нього не може бути звернене стягнення за рішенням суду, накладено арешт.

3. Кошти, отримані Товариством від операцій з майном, спрямовуються виключно на провадження статутної діяльності Товариства.

Розділ III

ПЕРЕХІДНІ ТА ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

1. Цей Закон набирає чинності з дня, наступного за днем його опублікування.

2. Закони та інші нормативно-правові акти, прийняті до набрання чинності цим Законом, діють у частині, що не суперечить цьому Закону.

У разі суперечності положень цього Закону та інших законів, застосовуються положення цього Закону.

3. З дня припинення Підприємства до дня оформлення Товариством права власності на земельні ділянки, Товариство зобов'язане використовувати їх згідно з цільовим призначенням в розмірах та межах, у яких вони перебували на праві користування або фактично використовувалися, і за які сплачувався земельний податок.

4. Державна реєстрація прав на нерухоме майно, внесене до статутного капіталу Товариства, здійснюється на підставі передавального акта та акта оцінки майна Підприємства, внесеного до статутного капіталу Товариства.

Передавальний акт та акт оцінки майна є документами, що підтверджують виникнення, перехід, припинення прав на майно, внесене до статутного капіталу Товариства.

5. Місцеві державні адміністрації надають у власність Товариства земельні ділянки, право постійного користування якими зареєстровано за Підприємством, на підставі заяви про надання земельної ділянки у власність, витягу про державну реєстрацію Товариства та документів що підтверджують право постійного користування такими земельними ділянками.

Державна реєстрація права власності Товариства на земельні ділянки здійснюється державним реєстратором за зверненням Товариства та на підставі відомостей з Державного реєстру речових прав на нерухоме майно щодо права постійного користування Підприємством цими земельними ділянками та рішення місцевих державних адміністрацій про надання у власність таких земельних ділянок.

6. Майно Підприємства, яке розміщене на тимчасово окупованій території, не включається до зведеного акту оцінки майна, закріплюється за Товариством на праві господарського відання та відображається на його балансі.

Внесення до статутного капіталу Товариства майна, яке розміщене на тимчасово окупованій території та закріплене за Товариством на праві господарського відання здійснюється після завершення тимчасової окупації.

7. Земельні ділянки під нерухомими об'єктами Підприємства, які розташовані на тимчасово окупованій території, закріплюються за Товариством на праві постійного користування.

Після відновлення можливості провести державну реєстрацію права власності на земельні ділянки під нерухомими об'єктами Підприємства, які розташовані на тимчасово окупованій території, такі земельні ділянки вносяться до статутного капіталу та оформлюються на праві власності за Товариством відповідно до цього Закону.

8. Внести зміни до таких законодавчих актів України:

1) частину першу статті 6 Закону України «Про інвестиційну діяльність» (Відомості Верховної Ради України, 1991 р., № 47, ст. 646), викласти у такій редакції:

«1. Відносини, що виникають при здійсненні інвестиційної діяльності в Україні, регулюються цим Законом, іншими законодавчими актами України, крім відносин, що виникають у зв'язку з інвестуванням у об'єкти портової інфраструктури, особливості яких визначаються Законом України «Про морські порти України.»;

2) у Законі України «Про оренду державного та комунального майна» (Відомості Верховної Ради України, 1995 р., № 15, ст. 99 із наступними змінами):

в частині другій статті 4:

в абзаці п'ятому слова «причалів морських портів» виключити;

в абзаці вісімнадцятому слова «портові системи інженерної інфраструктури і споруди зв'язку, енерговодопостачання та водовідведення, залізничні колії (до першого розгалуження за межами території порту),» виключити.

3) у Законі України «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень» (Відомості Верховної Ради України, 2004 р., № 51, ст. 553)

доповнити частину першу статті 27 після пункту 14 новим пунктом такого змісту:

«14¹) рішення про надання у власність земельної ділянки, виданого розпорядником земельними ділянками державної власності суб'єкту господарювання державного сектору економіки, створеного в процесі корпоратизації;».

доповнити статтю 28 новою частиною такого змісту:

«3. Державна реєстрація права власності на земельні ділянки що надані суб'єкту господарювання державного сектору економіки, створеного у процесі корпоратизації, здійснюється державним реєстратором на підставі відомостей з Державного реєстру речових прав на нерухоме майно щодо права постійного користування цими земельними ділянками суб'єктом господарювання державного сектору економіки у відношенні якого проведена корпоратизація та рішення розпорядника земельних ділянок про надання їх у власність.»;

4) частину другу статті 3 Закону України «Про управління об'єктами державної власності» (Відомості Верховної Ради України, 2006 р., № 46, ст. 456 із наступними змінами) доповнити абзацом шостим такого змісту:

«Особливості управління Адміністрацією морських портів України визначаються Законом України «Про корпоратизацію Адміністрації морських портів України.»;

5) у Законі України «Про морські порти України» (Відомості Верховної Ради України, 2013 р., № 7, ст. 65):

у частині першій статті 1:

пункт 1 викласти у такій редакції:

«1) адміністрація морських портів України – суб'єкт господарювання державного сектору економіки, утворений відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування та розвиток морських портів, створення умов для підвищення їх конкурентоспроможності, надання якісних послуг та виконання інших покладених на нього завдань;»

пункт 9 виключити;

пункт 14 викласти у такій редакції:

«14) стратегічні об'єкти портової інфраструктури – об'єкти права державної власності – портова акваторія, моли, дамби, хвилеломи, інші берегозахисні споруди, підводні споруди штучного та природного походження, у тому числі канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки, розташовані в межах акваторії морського порту, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден;»;

у статті 4

пункт 1 частини першої викласти у такій редакції:

«1) об'єднання інтересів та діяльності держави в особі органів державної влади, адміністрації морських портів України, суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту;»

пункт 9 викласти у такій редакції:

«9) рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту та недопущення дискримінації;»

статтю 6 викласти у такій редакції:

« Стаття 6. Реєстр морських портів України

1. Реєстр морських портів України – електронна база даних з обліку морських портів, морських терміналів, портових операторів та інших суб'єктів господарювання (в тому числі тих, що надають послуги із постачання рідкого палива), що провадять свою діяльність на території морських портів та на підходах до них, метою якої є забезпечення даними, необхідними для виконання завдань у сферах організації судноплавства, безпеки мореплавства, охорони навколишнього природного середовища, здійснення державного нагляду (контролю), а також виконання міжнародних договорів України.

Порядок ведення Реєстру морських портів України, затверджується Кабінетом Міністрів України.

2. До Реєстру морських портів України вносяться такі відомості:

- 1) реєстраційний номер морського порту;
- 2) назва морського порту та його місцезнаходження;
- 3) дата та підстава відкриття морського порту;
- 4) перелік послуг, що надаються на території морського порту;
- 5) перелік причалів у межах морського порту;
- 6) групи вантажів, що обробляються в морському порту;
- 7) вид та розмір суден, що обслуговуються в морському порту;
- 8) навігаційний період;
- 9) підстави та дата виключення морського порту з Реєстру морських портів України;
- 10) перелік морських терміналів та їх технічні характеристики;

11) перелік портових операторів (найменування, ідентифікаційний код згідно з ЄДРПОУ, місцезнаходження портового оператора) та послуги, які вони надають;

12) інформація щодо дотримання вимог безпеки та порядку на морському терміналі (охорона праці, забезпечення безпеки мореплавства, охорони навколишнього природного середовища, морської, пожежної, техногенної та санітарно-епідемічної безпеки);

13) інформація щодо дотримання вимог безпеки та порядку у морському порту портовим оператором (охорона праці, забезпечення безпеки мореплавства, охорони навколишнього природного середовища, морської, пожежної, техногенної та санітарно-епідемічної безпеки);

14) підтвердження права власності або користування об'єктами портової інфраструктури, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання, безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів;

15) інші відомості, визначені в порядку ведення Реєстру морських портів України.

Відомості, зазначені у пунктах 10, 12 та 14 частини другої цієї статті, надаються власниками (балансоутримувачами) морських терміналів. Відомості, зазначені у пунктах 11, 13 та 14 частини другої цієї статті, надаються портовими операторами.

3. Підставою для внесення відомостей до Реєстру морських портів України про портового оператора та/або морський термінал є заява, подана суб'єктом господарювання, зареєстрованим в установленому законодавством порядку, діяльність якого пов'язана з обслуговуванням суден і пасажирів, згідно з формою, встановленою Порядком ведення Реєстру морських портів України. Відомості, визначені у частині другій цієї статті подаються відповідно до Порядку ведення Реєстру морських портів України.

4. Підставами для відмови у включенні відомостей про морський термінал та/або про портового оператора до Реєстру морських портів України є:

1) невідповідність суб'єкта господарювання ознакам портового оператора у значенні цього Закону;

2) невідповідність об'єкта, яким володіє або користується суб'єкт господарювання, ознакам морського терміналу у значенні цього Закону;

3) подання неповної або недостовірної інформації, визначеної у частині другій цієї статті.

Відмова у внесенні відомостей про морський термінал та/або портового оператора до Реєстру морських портів України з підстав, не передбачених цим Законом, не допускається.

5. Підставами для виключення відомостей з Реєстру морських портів України, є:

1) подання заяви суб'єктом господарювання про виключення з Реєстру морських портів України;

2) припинення суб'єкта господарювання – портового оператора та/або власника (балансоутримувача) морського терміналу;

3) неподання суб'єктом господарювання актуалізованих документів у строки, визначені Порядком ведення Реєстру морських портів України, у разі закінчення терміну дії документів, що стали підставою для внесення відомостей про суб'єкта господарювання та об'єкти, якими він володіє або користується до Реєстру морських портів України.

6. Відсутність в Реєстрі морських портів України відомостей, визначених частиною другою цієї статті та Порядком ведення Реєстру морських портів України є підставою для встановлення заборони обслуговування суден і пасажирів на відповідному морському терміналі.

7. Заборона обслуговування суден і пасажирів в морських терміналах встановлюється судом у місячний строк з моменту звернення адміністрації морських портів України.

8. Доступ до відомостей Реєстру морських портів України є відкритим та безоплатним.

9. Порядок ведення Реєстру гідротехнічних споруд встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. До внесення відомостей про причали до Реєстру гідротехнічних споруд та Реєстру морських портів України, крім причалів, внесених в установленому законодавством порядку до Реєстру гідротехнічних споруд до дня набрання чинності цим Законом, провадження господарської діяльності на таких причалах забороняється.»;

у статті 8

частину другу викласти у такій редакції:

«2. Межі території морського порту визначаються і змінюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту шляхом встановлення їх координат з використанням Державної геодезичної референцної системи координат УСК-2000.»;

у статті 12:

у частині другій слова «закупівлю та підтримання в належному стані» замінити словами «наявність в порту та підтримання в постійній готовності спеціалізованих суден»;

у частині третій слова «за їхньою згодою» виключити;

у частині четвертій:

після слів «морських терміналів» слова «і портовими операторами» виключити;

доповнити абзацом другим такого змісту:

«Порядок взаємодії адміністрації морських портів України та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, запобігання та ліквідації аварій на території та в акваторії морського порту доводиться до відома суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, шляхом опублікування адміністрацією морських портів України на офіційному веб-сайті.»;

частину шосту доповнити абзацом другим такого змісту:

«Про запровадження тимчасового обмеження на ввезення до окремих об'єктів (місць) на території морського порту або морського терміналу певних видів вантажів певними видами транспорту до нормалізації роботи в морському порту адміністрація морських портів України інформує суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту шляхом розміщення інформації на офіційному веб-сайті.»;

у статті 13

пункт 2 частини другої викласти у такій редакції:

«2) відведення акваторій морських портів;»;

частину третю доповнити новим пунктом такого змісту:

«9) визначення меж території морських портів;»;

у статті 15:

у частині першій:

пункт 1 викласти у такій редакції:

«1) утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй відповідно до законодавства;»;

пункт 3 викласти у такій редакції:

«3) організації та забезпечення безпечної експлуатації стратегічних об'єктів портової інфраструктури та майна, переданого їй відповідно до законодавства, у тому числі гідротехнічних споруд, систем забезпечення безпеки мореплавства, розташованих в межах території та акваторії морського порту;»;

в абзаці другому пункту 9 після слів «морських портів» доповнити словом «України»;

частину другу викласти у такій редакції:

«2. У процесі своєї діяльності адміністрація морських портів України укладає договори щодо капітального та поточного ремонту, реконструкції, технічного переоснащення та нового будівництва об'єктів портової інфраструктури, а також інші договори, що відповідають цілям її утворення, у тому числі господарські договори з питань забезпечення своєї діяльності.»;

частину третю виключити;

частину другу статті 16 викласти у такій редакції:

«2. Фінансування певних напрямів діяльності, зокрема капітального та поточного ремонту, реконструкції, технічного переоснащення та нового будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, може здійснюватися за рахунок коштів Державного бюджету України.»;

у статті 19:

пункт 2 частини другої після слів «правила надання послуг з обслуговування суден у морському порту та на підходах до них,» доповнити словами «запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин,»;

частину третю викласти у такій редакції:

«3. Виключно суб'єктами господарювання державного сектору економіки надаються послуги з:

- 1) регулювання руху суден;
- 2) навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства;
- 3) картографічного забезпечення мореплавства;
- 4) лоцманського проведення суден.»;

у пункті 5 частини першої статті 20 слова «морського порту» замінити словами «морських портів України»;

у статті 23:

абзац перший частини другої викласти у такій редакції:

«2. Існуючі на день набрання чинності цим Законом стратегічні об'єкти портової інфраструктури не підлягають передачі в оренду, не можуть бути об'єктами державно-приватного партнерства (крім, берегоукріплювальних, берегозахисних споруд), не підлягають приватизації та/або відчуженню у будь-який інший спосіб. Об'єктами державно-приватного партнерства, у тому числі концесії, можуть бути причали, пірси, берегоукріплювальні, берегозахисні споруди та інші види причальних споруд, залізничні та

автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, у тому числі ті, що забезпечують діяльність двох або більше портових операторів, за умови забезпечення приватним партнером/концесіонером вільного доступу таких користувачів до відповідного об'єкта на умовах, визначених договором у рамках державно-приватного партнерства/концесійним договором. Такі об'єкти передаються приватному партнеру або концесіонеру разом з підйомно-транспортним та іншим устаткуванням, що забезпечує навантаження/розвантаження та зберігання вантажів та/або обслуговування пасажирів, у тому числі для їх посадки на судна і висадки з суден, та прилягає до таких об'єктів та/або розташоване на них. У разі відсутності відповідного устаткування біля відповідних об'єктів портової інфраструктури такі об'єкти передаються за умови передачі в оренду приватному партнеру або концесіонеру земельної ділянки, що прилягає до відповідних об'єктів і є достатньою для реалізації проекту, що реалізується на умовах концесії. У разі якщо об'єктами концесії є стратегічні об'єкти портової інфраструктури закріплені за адміністрацією морських портів України та належать їй на праві господарського відання та/або інше майно Адміністрації морських портів України, вона набуває статусу концесіодавця в порядку, встановленому законами України «Про концесію» та «Про управління об'єктами державної власності», або бере участь у концесійному договорі відповідно до положень статті 25 Закону України «Про концесію»»;

частину третю викласти у такій редакції:

«3. Стратегічні об'єкти портової інфраструктури, закріплені за адміністрацією морських портів України та належать їй на праві господарського відання.

Причали можуть бути об'єктами оренди строком до 49 років. Першочергове право оренди причалів, що надаються адміністрацією морських портів України на строк до 49 років портовим операторам, які є власниками морських терміналів та/або орендарями (концесіонерами) майна морських терміналів виникає за наявності наступних умов:

1) якщо такий морський термінал прилягає до причалу. У разі, якщо до частини причалу також прилягає (повністю або частково) інший морський термінал, то портовий оператор, який подав матеріали, має також отримати згоду власника такого морського терміналу або орендаря (концесіонера) майна такого морського терміналу щодо передачі в оренду причалу відповідному портовому оператору.

2) якщо причал технологічно забезпечує завершений цикл надання послуг такого морського терміналу.

Портовий оператор, який має намір укласти договір оренди причалу, направляє адміністрації морських портів України документи згідно

переліку, що визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, а у разі її утворення – наглядовою радою, а також додає документи, що підтверджують відповідність портового оператора вищезазначеним умовам.»;

у статті 24:

частину третю викласти у такій редакції:

«3. Територія морського порту може складатися із земель будь-яких категорій»;

частину четверту викласти у такій редакції:

«4. Земельні ділянки, на яких розташовані стратегічні об'єкти портової інфраструктури, не підлягають приватизації та/або відчуженню у будь-який спосіб.»;

частину першу статті 26 виключити;

назву та статтю 27 викласти у такій редакції:

«Стаття 27. Інвестування суб'єктів господарювання в об'єкти портової інфраструктури

1. Суб'єкти господарювання можуть здійснювати інвестування в капітальний ремонт, реконструкцію, технічне переоснащення та нове будівництво стратегічних об'єктів портової інфраструктури, причалів, пірсів, інших видів причальних споруд, залізничних та автомобільних під'їзних шляхів адміністрації морських портів України на компенсаційній основі. Інвестування суб'єктів господарювання у зазначені об'єкти портової інфраструктури на умовах компенсації інвестицій здійснюється на підставі договорів, що укладаються між адміністрацією морських портів України та відповідними суб'єктами господарювання в порядку на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України.

2. Джерелами компенсації інвестицій можуть бути портові збори, що справляються адміністрацією морських портів України, та інші джерела, не заборонені законодавством.

3. Положення вказаної статті не застосовуються, у разі інвестування у вищезазначені об'єкти портової інфраструктури суб'єктами господарювання на підставі договорів державно-приватного партнерства.»;

б) у Законі України «Про приватизацію державного і комунального майна» (Відомості Верховної Ради, 2018 р., № 12, ст.68)

абзац тридцять сьомий частини другої статті 4 викласти у такій редакції:

«портова акваторія, моли, дамби, хвилеломи, інші берегозахисні споруди, підводні споруди штучного та природного походження, у тому

числі канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки, розташовані в межах акваторії морського порту, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, навчальний та гідрографічний флот, майнові комплекси судноплавних інспекцій;».

9. Кабінету Міністрів України у тримісячний строк з дня набрання чинності цим Законом:

забезпечити прийняття нормативно-правових актів, необхідних для реалізації цього Закону;

привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом;

забезпечити приведення міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади їх нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом.

10. Місцевим державним адміністраціям за зверненням Товариства здійснювати переоформлення земельних ділянок відповідно до цього Закону.

**Голова
Верховної Ради України**



**Порівняльна таблиця до проекту Закону України «Про корпоратизацію
Адміністрації морських портів України»**

Зміст положення (норми) чинного акта законодавства	Зміст відповідного положення (норми) проекту акта	Пояснення змін
Закон України «Про інвестиційну діяльність»		
<p>Стаття 6. Законодавство про інвестиційну діяльність</p> <p>Відносини, що виникають при здійсненні інвестиційної діяльності на Україні, регулюються цим Законом, іншими законодавчими актами України.</p>	<p>Стаття 6. Законодавство про інвестиційну діяльність</p> <p>Відносини, що виникають при здійсненні інвестиційної діяльності на Україні, регулюються цим Законом, іншими законодавчими актами України крім відносин, що виникають у зв'язку з інвестуванням у об'єкти портової інфраструктури, особливості яких визначаються Законом України «Про морські порти України».</p>	<p>Відповідно до Закону України «Про інвестиційну діяльність» інвестор самостійно визначає цілі, напрямки, види й обсяги інвестицій, залучає для їх реалізації на договірній основі будь-яких учасників інвестиційної діяльності, у тому числі шляхом організації конкурсів і торгів (частина друга статті 7), має право володіти, користуватися і розпоряджатися об'єктами та результатами інвестицій (частина п'ята статті 7), зобов'язаний одержати дозвіл на виконання будівельних робіт у випадках та порядку, встановлених Законом України «Про регулювання містобудівної діяльності» (абзац третій частини першої статті 8).</p> <p>Разом з цим, враховуючи, що мова йде про інвестування в стратегічні об'єкти портової інфраструктури, які є об'єктами державної власності та передаються на праві господарського відання Адміністрації морських портів України, яка і буде замовником будівництва, організатором закупівлі тощо, очевидно положення Закону України «Про інвестиційну діяльність» в даному випадку не можуть бути застосовані, в результаті чого компенсація інвестицій, передбачена Законом України «Про морські порти України», потребує окремого правового регулювання.</p>

Законі України «Про оренду державного та комунального майна»

Стаття 4. Об'єкти оренди	Стаття 4. Об'єкти оренди	Закон України «Про оренду державного та комунального майна» регулює відносини пов'язані з передачею в оренду державного та комунального майна.
<p>2. Не можуть бути об'єктами оренди:</p> <p>цілісні майнові комплекси державних підприємств, їх структурних підрозділів (філій, цехів, дільниць), що здійснюють діяльність, передбачену частиною першою статті 4 Закону України "Про підприємництво";</p> <p>цілісні майнові комплекси казенних підприємств;</p> <p>цілісні майнові комплекси структурних підрозділів (філій, цехів, дільниць) казенних підприємств, що здійснюють діяльність, передбачену частиною першою статті 4 Закону України "Про підприємництво";</p> <p>об'єкти державної власності, що мають загальнодержавне значення і не підлягають приватизації відповідно до частини другої статті 5 Закону України "Про приватизацію державного майна" (крім пам'яток культурної спадщини, нерухомих об'єктів, які знаходяться на території історико-культурних заповідників та гідротехнічних споруд рибгосподарської технологічної водойми, <i>причашів морських портів</i>), а також об'єкти, включені до переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації, затвердженого Законом України "Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації", які випускають підказки продажу, крім цілісних майнових комплексів, які випускають підказки продажу, переданих в оренду до набрання чинності Законом України "Про внесення змін до Закону України "Про оренду державного та</p>	<p>2. Не можуть бути об'єктами оренди:</p> <p>цілісні майнові комплекси державних підприємств, їх структурних підрозділів (філій, цехів, дільниць), що здійснюють діяльність, передбачену частиною першою статті 4 Закону України "Про підприємництво";</p> <p>цілісні майнові комплекси казенних підприємств;</p> <p>цілісні майнові комплекси структурних підрозділів (філій, цехів, дільниць) казенних підприємств, що здійснюють діяльність, передбачену частиною першою статті 4 Закону України "Про підприємництво";</p> <p>об'єкти державної власності, що мають загальнодержавне значення і не підлягають приватизації відповідно до частини другої статті 5 Закону України "Про приватизацію державного майна" (крім пам'яток культурної спадщини, нерухомих об'єктів, які знаходяться на території історико-культурних заповідників та гідротехнічних споруд рибгосподарської технологічної водойми, причашів морських портів), а також об'єкти, включені до переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації, затвердженого Законом України "Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації", які випускають підказки продажу, крім цілісних майнових комплексів, які випускають підказки продажу, переданих в оренду до набрання чинності Законом України "Про внесення змін до Закону України "Про оренду державного та</p>	<p>Відповідно до ст. 3 законопроекту до статутного капіталу товариства, як власність, буде внесено Майно Підприємства.</p> <p>Майно Підприємства - основні фонди, обігові кошти, а також інші активи, відображені у самостійному балансі Підприємства та не заборонені до приватизації.</p> <p>Причали морських портів державної форми власності будуть включені зі списку об'єктів що не підлягають приватизації та будуть передані Адміністрації морських портів як вклад до статутного капіталу.</p> <p>Відповідно до ст. 115 ЦК</p> <p>1. Господарське товариство є власником:</p> <p>1) майна, переданого йому учасниками товариства у власність як вклад до статутного (складеного) капіталу;</p> <p>2) продукції, виробленої товариством у результаті господарської діяльності;</p> <p>3) одержаних доходів;</p> <p>4) іншого майна, набутого на підставах, що не заборонені законом.</p> <p><i>Отже, у процесі перетворення ДП «АМПУ» у АТ «АМПУ» до товариства перейде майно попередньої юридичної особи, правонаступником якої воно є. Це майно буде передане Товариству у власність, як вклад засновника до статутного капіталу.</i></p> <p><i>Враховуючи, що причали, порти, інші види причалних споруд залізничні та автомобільні</i></p>

<p>комунального майна" від 29 червня 2004 року;</p> <p>...</p> <p>акваторії портів, гідрографічні споруди, захисні гідросторуди (греблі, дамби, ваги, моли, насипи) та системи сигналізації, нормові системи інженерної інфраструктури і споруди зв'язку, енерговодостачання та водовідведення, залізничні колії (до першого розгалуження за межами території порту), навчальний та гідрографічний флот;</p>	<p>комунального майна" від 29 червня 2004 року;</p> <p>...</p> <p>акваторії портів, гідрографічні споруди, захисні гідросторуди (греблі, дамби, ваги, моли, насипи) та системи сигналізації, навчальний та гідрографічний флот;</p>	<p>під'їзні шляхи, буксирні кріголами, інші судна портового флоту, лінії зв'язку, засоби тепло-газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації будуть у власності АТ «АМПУ» а держава буде володіти акціями, надання таких об'єктів в оренду не буде регулюватися нормами Закону України «Про оренду державного та комунального майна» а буде здійснюватися відповідно до Цивільного кодексу України та з урахуванням особливостей передбачених Законом України «Про морські порти України».</p> <p>Слід зазначити, що відповідно до ст. 11 Закону України «Про акціонерні товариства» оплата вартості акцій, що розміщуються під час заснування акціонерного товариства, може здійснюватися грошовими коштами, цінними паперами (крім боргових емісійних цінних паперів, емітентом яких є засновник, та ексцелів, здев'ятыком державних облігацій, які обмінюються на акції у випадках, передбачених законом про Державний бюджет України на відповідний рік), майном і майновими правами, нематеріальними активами, що мають грошову оцінку.</p>
<p>Закон України «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень»</p>		
<p>Стаття 27. Підстави для державної реєстрації прав</p> <p>1. Державна реєстрація права власності та інших речових прав, крім державної реєстрації права власності на об'єкт незавершеного будівництва, проводиться на підставі:</p> <p>1) укладеного в установленому законом порядку договору, предметом якого є нерухоме майно, речові права на яке підлягають державній</p>	<p>Стаття 27. Підстави для державної реєстрації прав</p> <p>1. Державна реєстрація права власності та інших речових прав, крім державної реєстрації права власності на об'єкт незавершеного будівництва, проводиться на підставі:</p> <p>1) укладеного в установленому законом порядку договору, предметом якого є нерухоме майно, речові права на яке підлягають державній</p>	<p>3 метою впорядкування процесу реєстрації речових прав на земельні ділянки, під'їзними що вносяться до статутного капіталу Адміністрації морських портів, оскільки відповідно до ст.3 законопроекту передбачено, що до статутного капіталу товариства вносяться земельні ділянки державної власності під нерухомими об'єктами, що вносяться до статутного капіталу. А відповідно до п. 5 Прикінцевих та перехідних положень</p>

<p>мирової угоди; 11) заповіту, яким установлено сервітут на нерухоме майно; 12) рішення уповноваженого законом органу державної влади про повернення об'єкта нерухомого майна релігійній організації; 13) рішення власника майна, уповноваженого ним органом про передачу об'єкта нерухомого майна з державної у комунальну власність чи з комунальної у державну власність або з приватної у державну чи комунальну власність; 14) інших документів, що відповідно до законодавства підтверджують набуття, зміну або припинення прав на нерухоме майно.</p> <p>Відсутній</p> <p>...</p>	<p>10) ухвали суду про затвердження (визнання) мирової угоди; 11) заповіту, яким установлено сервітут на нерухоме майно; 12) рішення уповноваженого законом органу державної влади про повернення об'єкта нерухомого майна релігійній організації; 13) рішення власника майна, уповноваженого ним органом про передачу об'єкта нерухомого майна з державної у комунальну власність чи з комунальної у державну власність або з приватної у державну чи комунальну власність; 14) інших документів, що відповідно до законодавства підтверджують набуття, зміну або припинення прав на нерухоме майно; 14') рішення про надання у власність земельної ділянки, виданого розпорядником земельними ділянками державної власності суб'єкту господарювання державного сектору економіки, створеного в процесі корпоративізації.</p> <p>...</p>	<p>Стаття 28. Особливості державної реєстрації прав на земельні ділянки державної та комунальної власності</p> <p>1. Рішення органів державної влади або органів місцевого самоврядування про передачу земельної ділянки у власність або користування (постійне користування, оренду, користування земельною ділянкою для сільськогосподарських потреб (емфітевізис), користування чужою земельною ділянкою для забудови (суперфіцій), сервітут) можуть прийматися за відсутності державної реєстрації права власності держави чи</p> <p>Стаття 28. Особливості державної реєстрації прав на земельні ділянки державної та комунальної власності</p> <p>1. Рішення органів державної влади або органів місцевого самоврядування про передачу земельної ділянки у власність або користування (постійне користування, оренду, користування земельною ділянкою для сільськогосподарських потреб (емфітевізис), користування чужою земельною ділянкою для забудови (суперфіцій), сервітут) можуть прийматися за відсутності державної реєстрації права власності держави чи</p>
--	--	---

<p>територіальній громаді на таку земельну ділянку в Державному реєстрі прав.</p> <p>2. Під час проведення державної реєстрації права користування (постійне користування, оренда, користування земельною ділянкою для сільськогосподарських потреб (емфітевзис), користування чужою земельною ділянкою для забудови (суперфіцій), сервітут) земельними ділянками державної чи комунальної власності, право власності на які не зареєстровано в Державному реєстрі прав, державний реєстратор одночасно з проведенням такої реєстрації проводить також державну реєстрацію права власності на такі земельні ділянки без подання відповідної заяви органами, які згідно із статтею 122 Земельного кодексу України передають земельні ділянки у власність або у користування.</p> <p>Державна реєстрація права власності на земельні ділянки державної чи комунальної власності проводиться з обов'язковим урахуванням пунктів 3 та 4 розділу II "Прикінцеві та перехідні положення" Закону України "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо розмежування земель державної та комунальної власності".</p> <p>Відсутня</p>	<p>територіальній громаді на таку земельну ділянку в Державному реєстрі прав.</p> <p>2. Під час проведення державної реєстрації права користування (постійне користування, оренда, користування земельною ділянкою для сільськогосподарських потреб (емфітевзис), користування чужою земельною ділянкою для забудови (суперфіцій), сервітут) земельними ділянками державної чи комунальної власності, право власності на які не зареєстровано в Державному реєстрі прав, державний реєстратор одночасно з проведенням такої реєстрації проводить також державну реєстрацію права власності на такі земельні ділянки без подання відповідної заяви органами, які згідно із статтею 122 Земельного кодексу України передають земельні ділянки у власність або у користування.</p> <p>Державна реєстрація права власності на земельні ділянки державної чи комунальної власності проводиться з обов'язковим урахуванням пунктів 3 та 4 розділу II "Прикінцеві та перехідні положення" Закону України "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо розмежування земель державної та комунальної власності".</p> <p>3. Державна реєстрація права власності на земельні ділянки що надані суб'єкту господарювання державного сектору економіки, створеного у процесі корпоративізації, здійснюється державним реєстратором на підставі відомостей з Державного реєстру речових прав на нерухоме майно щодо права постійного користування цими земельними ділянками суб'єктом господарювання державного сектору економіки у відношенні якого проведена корпоративізація та рішення розпорядника</p>
--	---

	земельних ділянок про надання їх у власність.	
Закон України «Про управління об'єктами державної власності»		
<p>Стаття 3. Об'єкти управління державної власності</p> <p>...</p> <p>2. Для цього Закону не поширюється на управління об'єктами власності Українського народу, визначеними <u>частиною першою статті 13 Конституції України</u>, а також на здійснення прав інтелектуальної власності та корпоративні права, що виникли внаслідок участі державних наукових (науково-дослідних, науково-технологічних, науково-технічних, науково-практичних) установ та державних університетів, академій, інститутів у створенні господарських товариств шляхом внесення до статутного капіталу такого товариства майнових прав інтелектуальної власності, що належать цим установам та навчальним закладам.</p> <p>Особливості управління об'єктами державної власності в оборонно-промисловому комплексі визначаються <u>Законом України «Про особливості управління об'єктами державної власності в оборонно-промисловому комплексі»</u>.</p> <p>Особливості управління експортно-кредитним агентством визначаються <u>Законом України «Про забезпечення масштабної експансії експорту товарів (робіт, послуг) українського походження шляхом страхування, гарантування та здешевлення кредитування експорту»</u>.</p> <p>Особливості управління Фондом енергоефективності визначаються <u>Законом</u></p>	<p>Стаття 3. Об'єкти управління державної власності</p> <p>...</p> <p>2. Для цього Закону не поширюється на управління об'єктами власності Українського народу, визначеними <u>частиною першою статті 13 Конституції України</u>, а також на здійснення прав інтелектуальної власності та корпоративні права, що виникли внаслідок участі державних наукових (науково-дослідних, науково-технологічних, науково-технічних, науково-практичних) установ та державних університетів, академій, інститутів у створенні господарських товариств шляхом внесення до статутного капіталу такого товариства майнових прав інтелектуальної власності, що належать цим установам та навчальним закладам.</p> <p>Особливості управління об'єктами державної власності в оборонно-промисловому комплексі визначаються <u>Законом України «Про особливості управління об'єктами державної власності в оборонно-промисловому комплексі»</u>.</p> <p>Особливості управління експортно-кредитним агентством визначаються <u>Законом України «Про забезпечення масштабної експансії експорту товарів (робіт, послуг) українського походження шляхом страхування, гарантування та здешевлення кредитування</u></p>	<p>Відповідно до частини другої ст. 1 Закону України «Про акціонерні товариства» діяльність державних акціонерних товариств та державних холдингових компаній, єдиним засновником та акціонером яких є держава в особі уповноважених державних органів, регулюється <u>Законом України «Про акціонерні товариства»</u>, з урахуванням особливостей, передбачених спеціальними законами. Корпоративізація підприємства, з метою усунення колізій в законодавстві, обумовлює необхідність внесення змін до інших законодавчих актів, зокрема, Законів України «Про морські порти України», «Про оренду державного та комунального майна», «Про інвестиційну діяльність», «Про приватизацію державного та комунального майна» та інших законодавчих актів виникає необхідність прийняття спеціального закону, який забезпечить комплексне врегулювання питань пов'язаних з корпоративізацією ДП «АМПУ».</p>

<p>України «Про Фонд енергоефективності».</p> <p>Дія цього Закону не поширюється на управління державними банками, що здійснюється відповідно до Закону України «Про банки і банківську діяльність».</p> <p><i>відсутній</i></p>	<p>експорту».</p> <p>Особливості управління Фондом енергоефективності визначаються Законом України «Про Фонд енергоефективності».</p> <p>Дія цього Закону не поширюється на управління державними банками, що здійснюється відповідно до Закону України «Про банки і банківську діяльність».</p> <p>Особливості управління</p> <p>Адмініструєно морських портів України визначаються Законом України «Про корпоратизацію Адміністрації морських портів України».</p>	
<p>Закон України «Про морські порти України»</p>		
<p>Стаття 1. Визначення термінів</p> <p>1. У цьому Законі терміни вживаються в такому значенні:</p> <p>1) адміністрація морських портів України - <i>державне підприємство</i>, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань <i>безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту)</i>;</p> <p>... 9) об'єкти портової інфраструктури загального користування - <i>акваторія, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо-</i> та</p>	<p>Стаття 1. Визначення термінів</p> <p>1. У цьому Законі терміни вживаються в такому значенні:</p> <p>1) адміністрація морських портів України - суб'єкт господарювання державного сектору економіки, утворений відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування та розвиток морських портів, створення умов для підвищення їх конкурентоспроможності, надання якісних послуг та виконання інших покладених на нього завдань;</p> <p>... виключити</p>	<p>До пункту 1.</p> <p>Відповідно до частини своєї ст. 74 Господарського кодексу України (далі - ГКУ) Державне унітарне комерційне підприємство може бути перетворене у державне акціонерне товариство, 100 відсотків акцій якого належать державі, у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.</p> <p>Відповідно до ч. 2 ст. 22 ГКУ суб'єктами господарювання державного сектора економіки є суб'єкти, що діють на основі лише державної власності, а також суб'єкти, державна частка у статутному капіталі яких перевищує п'ятдесят відсотків чи становить величину, яка забезпечує державі право вирішального впливу на господарську діяльність цих суб'єктів.</p> <p><i>Отже, ДП «АМПУ» і зараз (в статусі державного підприємства), і після проведення корпоратизації (в статусі акціонерного</i></p>

<p>електропостачання, інженерні комунікації, інші об'єкти, що забезпечують діяльність двох і більше суб'єктів господарювання у морському порту;</p> <p>... 14) стратегічні об'єкти портової інфраструктури - об'єкти права державної власності - гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загальнодержавного призначення, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден;</p> <p>...</p>	<p>... 14) стратегічні об'єкти портової інфраструктури - об'єкти права державної власності - портова акваторія, моли, дамби, хвилеломи, інші берегозахисні споруди, півводні споруди штучного та природного походження, у тому числі канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки, розташовані в межах акваторії морського порту, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден»</p> <p>...</p>	<p>товариства) буде суб'єктом господарювання державного сектору економіки. Враховуючи, що прийняття закону стане лише першим, але дуже важливим, кроком до корпоративізації ЦП «АМПУ» є подальшому необхідно буде здійснити ряд заходів, передбачених законодавством, щодо реорганізації підприємства, реєстрації нової юридичної особи іншої організаційно-правової форми в перехідний період. Для того, щоб забезпечувати положення Закону України «Про морські порти України» на час перехідного періоду необхідно передбачити морських портів, яке може здійснюватися державним підприємством, як для державного підприємства, так і для акціонерного товариства.</p> <p>Відповідно до звіту ЕСПО «Тенденції в портах ЄС» у більшості випадків адміністрація порту відповідає за розвиток порту, підвищення його конкурентноспроможності та соціально-економічне зростання регіону.</p> <p>Також, відповідно до звіту Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) «Підтримання темпу процесу децентралізації в Україні» порт не може бути рушійною силою зростання економіки, якщо він не конкурентноспроможний.</p> <p>Тому, пропонується визначити підвищення конкурентноспроможності та розвиток портів основними пріоритетами в діяльності Адміністрації морських портів України.</p> <p>Довідково: (звіт ЕСПО «Тенденції в портах ЄС» 2016)</p> <p>СОЦІАЛЬНІ ТА ЗАГАЛЬНІ ЦІЛІ ОРГАНІВ ПОРТУ</p> <p>Сприяли торгівлі та бізнесу 82%</p> <p>Забезпечення стійкості портової діяльності 78%</p>
--	---	---

		<p>Соціально-економічне зростання регіону 76%</p> <p>Розвиток підключення до морських та внутрішніх територій 62%</p> <p>Створити зайнятість у регіоні 58%</p> <p>Сприяти і підтримувати дозвілля, туризм, спорт та інші пов'язані з ними заходи 34%</p> <p>Бути частиною ланцюга аварійного постачання 22%</p> <p>Забезпечити транзитне сполучення з / до периферійного району або острова та материка 19%</p> <p>Інші 6%</p> <p>До пункту 14.</p> <p>Щодо стратегічних об'єктів портової інфраструктури. Відповідно до ЗУ «Про морські порти України» законодавчо закріплена можливість існування причалів приватної форми власності (відповідно до реєстру підротехнічних споруд морських портів України у приватній власності перебувають 14 причалів). Причали є складовою єдиного майнового комплексу «морський термінал», оператором якого є «портовий оператор». У морському порту є «портові оператори», як державної так і приватної форми власності. В свою чергу, балансоутримувачем причалів державної форми власності є ДП «АМПУ».</p> <p>Отже, пропонується виключити причали з переліку стратегічних об'єктів портової інфраструктури адже диференціація статусу причалу, як стратегічного об'єкта (у разі якщо причал знаходиться в державній власності) та не стратегічного об'єкта (у разі якщо причал знаходиться у приватній власності) може призвести до неоднозначного застосування норм права, та виникнення спірних питань.</p>
--	--	---

<p>Стаття 4. Принципи організації функціонування та розвитку морських портів</p> <p>1. Функціонування та розвиток морських портів здійснюються за принципами:</p> <p>1) об'єднання інтересів та діяльності держави в особі <i>служби капітала морського порту</i>, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту, та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту;</p> <p>2) збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих у межах території та акваторії морського порту;</p> <p>3) забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;</p> <p>4) розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності;</p> <p>5) розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства;</p> <p>6) забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадиться у морському порту;</p> <p>7) цільового використання портів зборів;</p> <p>8) збереження у державній власності</p>	<p>Стаття 4. Принципи організації функціонування та розвитку морських портів</p> <p>1. Функціонування та розвиток морських портів здійснюються за принципами:</p> <p>1) об'єднання інтересів та діяльності держави в особі органів державної влади, адміністрації морських портів України, суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту;</p> <p>2) збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих у межах території та акваторії морського порту;</p> <p>3) забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;</p> <p>4) розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності;</p> <p>5) розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства;</p> <p>6) забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадиться у морському порту;</p> <p>7) цільового використання портів зборів;</p> <p>8) збереження у державній власності</p>	<p>До пп.1</p> <p>Відповідно до ст. 170 Цивільного кодексу України держава набуває і здійснює цивільні права та обов'язки через органи державної влади у межах їхньої компетенції, встановленої законом. Відповідно до частини першої ст. 13 Закону України «Про морські порти України» державне регулювання діяльності в морському порту здійснюється Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, іншими центральними органами виконавчої влади в межах їх повноважень</p> <p>Також, відповідно до пп. 1 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про морські порти України» саме на Адміністрацію морських портів покладено функцію із забезпечення функціонування морських портів, отже редакція статті потребує редагування з метою приведення її у відповідність до законодавства.</p> <p>До пп. 9</p> <p>Приведено у відповідність з іншими змінами до Закону.</p>
--	--	--

<p>стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;</p> <p>9) рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування.</p>	<p>стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;</p> <p>9) рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту та недопущення дискримінації;</p>	<p>стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;</p> <p>9) рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту та недопущення дискримінації;</p>
<p>Стаття 6. Реєстр морських портів України</p> <p>1. Реєстр морських портів України - електронна база даних з обліку морських портів, метою якої є забезпечення даними, необхідними для виконання завдань у сфері безпеки мореплавства, охорони навколишнього природного середовища, а також для здійснення державного нагляду (контролю). Ведення Реєстру морських портів України здійснюється в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.</p> <p>2. До Реєстру морських портів України вносяться такі відомості:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) реєстраційний номер морського порту; 2) назва морського порту та його місцезнаходження; 3) найменування та місцезнаходження адміністрації морського порту; 4) дата та підстава відкриття морського порту; 5) перелік послуг, що надаються на території морського порту; 6) перелік причалів та морських терміналів у межах морського порту; 7) перелік портівих операторів та послуг, які вони надають; 8) основні технічні характеристики морського порту, у тому числі його можливості щодо 	<p>Стаття 6. Реєстр морських портів України</p> <p>1. Реєстр морських портів України - електронна база даних з обліку морських портів, морських терміналів, портових операторів та інших суб'єктів господарювання (в тому числі тих, що надають послуги із постачання рідкого палива), що провадять свою діяльність на території морських портів та на підходах до них, метою якої є забезпечення даними, необхідними для виконання завдань у сферах організації судноплавства, безпеки мореплавства, охорони навколишнього природного середовища, здійснення державного нагляду (контролю), а також виконання міжнародних договорів України. Порядок ведення Реєстру морських портів України, затверджується Кабінетом Міністрів України.</p> <p>2. До Реєстру морських портів України вносяться такі відомості:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) реєстраційний номер морського порту; 2) назва морського порту та його місцезнаходження; 3) дата та підстава відкриття морського порту; 4) перелік послуг, що надаються на території морського порту; 	<p>Запропоновані зміни дозволять Адміністрації морських портів України виконувати функції, покладені відповідно до ЗУ «Про морські порти України» щодо забезпечення функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, які передані йому у господарське віданя.</p> <p>Згідно із статтею 136 Господарського кодексу України право господарського відання є речовим правом суб'єкта підприємництва, який володіє, користується і розпоряджається майном, закріпленим за ним власником (уповноваженим ним органом), з обмеженням правомочності розпорядження щодо окремих видів майна за згодою власника у випадках, передбачених зазначеним Кодексом та іншими законами.</p> <p>Власник майна, закріпленого на праві господарського відання за суб'єктом підприємництва, здійснює контроль за використанням та збереженням належного йому майна безпосередньо або через уповноважений ним орган, не втручаючись в оперативно-господарську діяльність підприємства.</p> <p>Слід зазначити, що об'єктами портової інфраструктури державної форми власності є стратегічні об'єкти (акваторії).</p> <p>Адміністрація морських портів України відповідно до закону наділена повноваженнями</p>

<p>перевантаження вантажів, обслуговування суден та/або пасажирів;</p>	<p>5) перелік причалів у межах морського порту;</p>	<p>щодо забезпечення функціонування морських портів, в тому числі, відповідно до розділу II «Загальні засади функціонування морських портів», а саме ведення Реєстру морських портів України, ведення Реєстру гідротехнічних споруд, видання Зводу звичаїв морських портів, що встановлює правила надання послуг в морських портах, обслуговування суден і пасажирів, що склалися і тривалий час застосовуються.</p>
<p>9) межі територій та акваторії морського порту;</p>	<p>6) групи вантажів, що обробляються в морському порту;</p>	<p>Враховуючи, що 90% причалів розташованих у морських портах, передаються до статутного капіталу Адміністрації морських портів України, які технологічно пов'язані з об'єктами портової інфраструктури призначеними для здійснення навантаження-розвантажування вантажів у складі морського терміналу, а також, що такі роботи проводяться в акваторії морського порту, наданій у користування Адміністрації морських портів України абсолютно логічним є обов'язкове включення до Реєстру морських портів України усіх морських терміналів, а також встановлення певних вимог до усіх учасників ринку (портових операторів), що надають послуги у морських портах.</p>
<p>10) групи вантажів, що обробляються в морському порту;</p>	<p>7) вид та розмір суден, що обслуговуються в морському порту;</p>	<p>Одним із принципів функціонування та розвитку морських портів відповідно до статті 4 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) є рівність прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту та недопущення дискримінації. Таким чином, Реєстр морських портів України в значенні Закону є не просто джерелом інформації та її обліку, а однією з передумов забезпечення діяльності портових операторів в морських портах.</p>
<p>11) вид та розмір водних транспортних засобів, що обслуговуються в морському порту;</p>	<p>8) навігаційний період;</p>	<p>Права суб'єктів господарювання у даному випадку не порушуються, оскільки умови внесення відомостей до реєстру та правила надання послуг у</p>
<p>12) навігаційний період;</p>	<p>9) підстави та дата виключення морського порту з Реєстру морських портів України;</p>	<p>15) інші відомості, визначені в порядку ведення Реєстру морських портів України.</p>
<p>13) підстави та дата виключення морського порту з Реєстру морських портів України;</p>	<p>10) перелік морських терміналів та їх технічні характеристики;</p>	<p>11) перелік портових операторів (найменування, ідентифікаційний код згідно з ЄДРПОУ, місцезнаходження портового оператора) та послуги, які вони надають;</p>
<p>14) інші відомості, визначені в порядку ведення Реєстру морських портів України.</p>	<p>11) перелік портових операторів (найменування, ідентифікаційний код згідно з ЄДРПОУ, місцезнаходження портового оператора) та послуги, які вони надають;</p>	<p>12) інформація щодо дотримання вимог безпеки та порядку на морському терміналі (охорона праці, забезпечення безпеки мореплавства, охорони навколишнього природного середовища, морської, пожежної, техногенної та санітарно-епідемічної безпеки);</p>
<p>3. Досупи до відомостей Реєстру морських портів України є відкритими та безоплатними.</p>	<p>13) інформація щодо дотримання вимог безпеки та порядку у морському порту портовим оператором (охорона праці, забезпечення безпеки мореплавства, охорони навколишнього природного середовища, морської, пожежної, техногенної та санітарно-епідемічної безпеки);</p>	<p>13) інформація щодо дотримання вимог безпеки та порядку у морському порту портовим оператором (охорона праці, забезпечення безпеки мореплавства, охорони навколишнього природного середовища, морської, пожежної, техногенної та санітарно-епідемічної безпеки);</p>
<p>перевантаження вантажів, обслуговування суден та/або пасажирів;</p>	<p>14) підтвердження права власності або користування об'єктами портової інфраструктури, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання, безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів;</p>	<p>14) підтвердження права власності або користування об'єктами портової інфраструктури, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання, безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів;</p>

	<p>Відомості, зазначені у підпунктах 10, 12 та 14 частини другої цієї статті, надаються власниками (балансоутримувачами) морських терміналів. Відомості, зазначені у підпунктах 11, 13 та 14 частини другої цієї статті, надаються портовими операторами.</p> <p>3. Підставою для внесення відомостей до Реєстру морських портів України про портового оператора та/або морський термінал є заява, подана суб'єктом господарювання, зареєстрованим в установленому законодавством порядку, діяльність якого пов'язана з обслуговуванням суден і пасажирів, згідно з формою, встановленою Порядком ведення Реєстру морських портів України. Відомості, визначені у частині другій цієї статті подаються відповідно до Порядку ведення Реєстру морських портів України.</p> <p>4. Підставами для відмови у включенні відомостей про морський термінал та/або про портового оператора до Реєстру морських портів України є:</p> <p>1) невідповідність суб'єкта господарювання ознакам портового оператора у значенні цього Закону;</p> <p>2) невідповідність об'єкта, яким володіє або користується суб'єкт господарювання, ознакам морського терміналу у значенні цього Закону;</p> <p>3) подання неповної або недостовірної інформації, визначеної у частині другій цієї статті.</p> <p>Відмова у внесенні відомостей про морський термінал та/або портового оператора до Реєстру морських портів України з підстав, не передбачених цим</p>	<p>морських портах є однаковими та відкритими для усіх.</p>
--	---	---

<p>4. Порядок ведення Реєстру гідротехнічних споруд встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. До внесення відомостей</p>	<p>Законом, не допускається.</p> <p>5. Підставами для виключення відомостей з Реєстру морських портів України, є:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) подання заяви суб'єктом господарювання про виключення з Реєстру морських портів України; 2) припинення суб'єкта господарювання – портового оператора та/або власника (балансоутримувача) морського терміналу; 3) неподання суб'єктом господарювання актуалізованих документів у строки, визначені Порядком ведення Реєстру морських портів України, у разі закінчення терміну дії документів, що стали підставою для внесення відомостей про суб'єкта господарювання та об'єкти, якими він володіє або користується до Реєстру морських портів України. <p>6. Відсутність в Реєстрі морських портів України відомостей, визначених частиною другою цієї статті та Порядком ведення Реєстру морських портів України є підставою для встановлення заборони обслуговування суден і пасажирів на відповідному морському терміналі.</p> <p>7. Заборона обслуговування суден і пасажирів в морських терміналах встановлюється судом у місячний строк з моменту звернення Адміністрації морських портів України.</p> <p>8. Доступ до відомостей Реєстру морських портів України є відкритим та безоплатним.</p> <p>9. Порядок ведення Реєстру гідротехнічних споруд встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. До внесення</p>	
---	--	--

<p>про причали до Реєстру гідротехнічних споруд та Реєстру морських портів України, крім причалів, внесених в установленому законодавством порядку до Реєстру гідротехнічних споруд до дня набрання чинності цим Законом, провадження господарської діяльності на таких причалах забороняється.</p>	<p>відомостей про причали до Реєстру гідротехнічних споруд та Реєстру морських портів України, крім причалів, внесених в установленому законодавством порядку до Реєстру гідротехнічних споруд до дня набрання чинності цим Законом, провадження господарської діяльності на таких причалах забороняється.</p>	
<p>Стаття 8. Межі морського порту</p> <p>1. Межами морського порту є межі його території та акваторії.</p> <p>2. Межі території морського порту визначаються і змінюються Кабінетом Міністрів України, виходячи з положень Земельного кодексу України.</p> <p>...</p>	<p>Стаття 8. Межі морського порту</p> <p>1. Межами морського порту є межі його території та акваторії.</p> <p>2. Межі території морського порту визначаються і змінюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту шляхом встановлення їх координат з використанням Державної геодезичної референційної системи координат УСК-2000.</p> <p>...</p>	<p>В Україні затверджено обов'язковість застосування Державної геодезичної референційної системи координат УСК-2000 під час здійснення всіх видів робіт із землеустрою. Відповідно до наказу Мінагрополітики «Про затвердження Порядку використання Державної геодезичної референційної системи координат УСК-2000 при здійсненні робіт із землеустрою» №509 від 02.12.2016 року.</p> <p>Також, відповідно до постанови КМУ від 22 вересня 2004 р. N 1259 «Деякі питання застосування геодезичної референційної системи координат» виконання топографо-геодезичних та картографічних робіт починаючи з 1 січня 2007 р. здійснюватиметься із застосуванням Державної геодезичної референційної системи координат УСК-2000.</p> <p>Діючою редакцією ч.2 ст. 8 Закону України «Про морські порти України» встановлено, що межі території морського порту визначаються і змінюються Кабінетом Міністрів України, виходячи з положень Земельного кодексу України – (далі - ЗКУ). ЗКУ не передбачено порядок визначення (встановлення) меж територій морських портів на відміну, наприклад, від встановлення меж адміністративно-територіальних одиниць (міст, сіл, селищ та ін.). Жодними</p>

		<p>нормативно-правовими актами порядок визначення (встановлення) меж території морських портів також не встановлено. Визначенню (встановленню) меж території морських портів повинна передувати інвентаризація земель, які будуть включені в межі території морських портів.</p> <p>Відповідно до ч. 2, 3 ст. 2 ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності» інструментом державного регулювання планування території є містобудівна документація, яка поділяється на документацію державного, регіонального та місцевого рівнів. Містобудівна документація розробляється на паперових і електронних носіях на оновленій картографічній основі в цифровій формі як набори профільних геопросторових даних у державній геодезичній системі координат УСК-2000 і єдиній системі класифікації та кодування об'єктів будівництва для формування баз даних містобудівного кадастру.</p> <p><i>Отже, з метою уточнення порядку визначення меж території морських портів, пропонується викласти частину другу в такій редакції, передбачивши використання системи УСК 2000 при визначенні меж.</i></p> <p>Закон України «Про морські порти України» було прийнято у 2013 році. Відповідно до Перехідних положень закону Кабінету Міністрів України було доручено протягом 10 місяців з дня опублікування цього Закону привести у відповідність із цим Законом організаційно-правову модель функціонування морських портів, у зв'язку з чим з урахуванням інформації щодо інвентаризації майна та земельних ділянок державних підприємств - морських портів та</p>
--	--	--

		<p>інформації щодо гідротехнічних споруд приватної форми власності та земель водного фонду, відведених для будівництва об'єктів портової інфраструктури, визначити межі території та акваторії кожного морського порту.</p> <p>Білгород-Дністровський морський порт першим в Україні отримав затверджені на державному рівні межі території. Розпорядження №156-р про визначення меж території морського порту Білгород-Дністровський прийнято Кабінетом Міністрів України лише 13 лютого 2019 року.</p> <p>Робота з визначення меж територій морських портів України триває з моменту початку реформи портової галузі в 2013 році. Враховуючи такий доволитривалий та складний процес визначення меж території морських портів та те, що саме Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту пропонується передати повноваження, щодо визначення меж територій морських портів Міністерству інфраструктури України.</p>
<p>Стаття 12. Організація роботи в морському порту під час виникнення надзвичайних ситуацій техногенного чи природного характеру</p>	<p>Стаття 12. Організація роботи в морському порту під час виникнення надзвичайних ситуацій техногенного чи природного характеру</p>	<p>Пропонується уточнити процедуру організації роботи в морському порту під час виникнення надзвичайних ситуацій техногенного чи природного характеру, дані зміни обумовлені необхідністю удосконалення взаємодії між</p>

<p>2. Адміністрація морських портів України за погодженням з капітаном морського порту зобов'язана розробити та затвердити в установленому порядку план локалізації та ліквідації аварій (катастроф), забезпечити діяльність об'єктові аварійно-рятувальної служби, <i>закріплено та підтримання в належному стані</i> спеціалізованих суден, необхідного обладнання, пристроїв і механізмів для ліквідації аварій на території та в акваторії морського порту.</p> <p>3. Стивідорні компанії, власники (користувачі) морських терміналів в порадку, в обсязі і на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України, <i>за їхньою згодою</i> беруть участь у розробленні плану локалізації та ліквідації аварій (катастроф), придбанні, утримання обладнання, пристроїв та механізмів, відшкодуванні витрат на ліквідацію аварій на території та в акваторії порту і на території та в акваторії морських терміналів.</p> <p>4. Порядок взаємодії адміністрації морських портів України та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, запобігання та ліквідації аварій на території та в акваторії морського порту встановлюється адміністрацією морських портів України за погодженням з капітаном морського порту та власниками (користувачами) морських терміналів <i>і морськими операторами</i>.</p>	<p>2. Адміністрація морських портів України за погодженням з капітаном морського порту зобов'язана розробити та затвердити в установленому порядку план локалізації та ліквідації аварій (катастроф), забезпечити діяльність об'єктові аварійно-рятувальної служби, <i>наваність в порту та підтримання в постійній готовності спеціалізованих суден, необхідного обладнання, пристроїв і механізмів</i> для ліквідації аварій на території та в акваторії морського порту.</p> <p>3. Стивідорні компанії, власники (користувачі) морських терміналів в порадку, в обсязі і на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України, беруть участь у розробленні плану локалізації та ліквідації аварій (катастроф), придбанні, утримання обладнання, пристроїв та механізмів, відшкодуванні витрат на ліквідацію аварій на території та в акваторії порту і на території та в акваторії морських терміналів.</p> <p>4. Порядок взаємодії адміністрації морських портів України та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, запобігання та ліквідації аварій на території та в акваторії морського порту встановлюється адміністрацією морських портів України за погодженням з капітаном морського порту та власниками (користувачами) морських терміналів.</p> <p>Порядок взаємодії адміністрації морських портів України та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, запобігання та ліквідації аварій на території та в акваторії морського порту доводиться до відома суб'єктів господарювання, що</p>	<p>Адміністрацією морських портів України, власниками (користувачами) морських терміналів і портовими операторами.</p> <p>Також, відповідно до частини першої статті 15 ЗУ «Про морські порти України» ДП «АМПУ» створюється окрема з метою організації та координації аварійно-рятувальних робіт, забезпечення проведення робіт з ліквідації наслідків забруднення, території та акваторії морського порту.</p> <p>Відповідно до частини другої ст. 15 ЗУ «Про морські порти України» у процесі своєї діяльності адміністрація морських портів України укладає договори, зокрема, господарські договори з питань забезпечення своєї діяльності.</p> <p><i>Враховуючи, що наваність спеціалізованих суден необхідного обладнання, пристроїв і механізмів для ліквідації аварій на території та в акваторії морського порту, може забезпечуватися в тому числі шляхом укладання відповідних договорів зі спеціалізованими підприємствами та організаціями, які мають необхідне обладнання та згідно з законодавством мають право надавати послуги з проведення аварійно-рятувальних робіт, в ДП «АМПУ», в такому випадку, буде організатором таких робіт, пропонується виключити положення щодо закріпленні спеціалізованих суден, необхідного обладнання, пристроїв і механізмів для ліквідації аварій на території та в акваторії морського порту, з метою раціонального використання коштів. При цьому ДП «АМПУ» буде продовжувати забезпечувати наваність в порту та підтримання в постійній готовності спеціалізованих суден, необхідного обладнання, пристроїв і механізмів для ліквідації аварій на території та в акваторії морського порту шляхом укладання договорів або</i></p>
--	---	--

<p>5. У разі потреби центральні та місцеві органи виконавчої влади у порядку і на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України, надають адміністрації морських портів України, власникам морських терміналів, портовим операторам необхідну допомогу у ліквідації наслідків стихійного лиха, аварій і катастроф, а також у запобіганні можливим протизаконним і несанкціонованим втручанням у портову діяльність, які створюють загрозу життю або здоров'ю людей, безпечному мореплавству, експлуатації транспортних засобів у морському порту і схоронності вантажів.</p> <p>6. Якщо внаслідок виникнення надзвичайної ситуації у морському порту або морському терміналі накопичилася така кількість нерозвантажених транспортних засобів, яка унеможливує подальшу нормальну роботу морського порту або морського терміналу, адміністрація морських портів України за погодженням з власниками (користувачами) морських терміналів і портовими операторами має право запровадити тимчасові обмеження на ввезення до окремих об'єктів (місць) на території морського порту або морського терміналу певних видів вантажів певними видами транспорту до нормалізації роботи в морському порту.</p>	<p>провадять свою діяльність у морському порту, шляхом опублікування Адміністрацією морських портів України на офіційному веб-сайті.</p> <p>5. У разі потреби центральні та місцеві органи виконавчої влади у порядку і на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України, надають адміністрації морських портів України, власникам морських терміналів, портовим операторам необхідну допомогу у ліквідації наслідків стихійного лиха, аварій і катастроф, а також у запобіганні можливим протизаконним і несанкціонованим втручанням у портову діяльність, які створюють загрозу життю або здоров'ю людей, безпечному мореплавству, експлуатації транспортних засобів у морському порту і схоронності вантажів.</p> <p>6. Якщо внаслідок виникнення надзвичайної ситуації у морському порту або морському терміналі накопичилася така кількість нерозвантажених транспортних засобів, яка унеможливує подальшу нормальну роботу морського порту або морського терміналу, адміністрація морських портів України за погодженням з власниками (користувачами) морських терміналів і портовими операторами має право запровадити тимчасові обмеження на ввезення до окремих об'єктів (місць) на території морського порту або морського терміналу певних видів вантажів певними видами транспорту до нормалізації роботи в морському порту.</p> <p>Про запровадження тимчасового обмеження на ввезення до окремих об'єктів (місць) на території морського порту або морського терміналу певних видів вантажів</p>	<p>закупівлі, у разі необхідності та наявності грошових коштів на закупівлю.</p>
--	--	--

<p>Стаття 13. Основи державного регулювання діяльності в морському порту</p> <p>... 2. До повноважень Кабінету Міністрів України щодо портової діяльності належать:</p> <p>1) забезпечення провадження державної політики у сфері портової діяльності; спрямування та координація діяльності міністерств та інших центральних органів виконавчої влади;</p> <p>2) вилучення акваторії та визначення меж <i>територій морських портів</i>;</p> <p>3) визначення морських портів, відкритих для заходу іноземних суден;</p> <p>4) затвердження Стратегії розвитку морських портів України;</p> <p>5) інші повноваження, передбачені цим Законом та іншими законодавчими актами.</p> <p>3. Основними повноваженнями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, щодо портової діяльності є:</p> <p>1) формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері портової діяльності;</p> <p>2) визначення пріоритетів розвитку портової діяльності;</p> <p>3) забезпечення нормативно-правового регулювання у сфері портової діяльності;</p>	<p>невними видами транспорту до нормалізації роботи в морському порту Адміністрація морських портів України інформує суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту шляхом розміщення інформації на офіційному веб-сайті.</p>	
<p>Стаття 13. Основи державного регулювання діяльності в морському порту</p> <p>... 2. До повноважень Кабінету Міністрів України щодо портової діяльності належать:</p> <p>1) забезпечення провадження державної політики у сфері портової діяльності; спрямування та координація діяльності міністерств та інших центральних органів виконавчої влади;</p> <p>2) вилучення акваторій морських портів;</p> <p>3) визначення морських портів, відкритих для заходу іноземних суден;</p> <p>4) затвердження Стратегії розвитку морських портів України;</p> <p>5) інші повноваження, передбачені цим Законом та іншими законодавчими актами.</p> <p>3. Основними повноваженнями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, щодо портової діяльності є:</p> <p>1) формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері портової діяльності;</p> <p>2) визначення пріоритетів розвитку портової діяльності;</p> <p>3) забезпечення нормативно-правового регулювання у сфері портової діяльності;</p>	<p>Стаття 13. Основи державного регулювання діяльності в морському порту</p> <p>... 2. До повноважень Кабінету Міністрів України щодо портової діяльності належать:</p> <p>1) забезпечення провадження державної політики у сфері портової діяльності; спрямування та координація діяльності міністерств та інших центральних органів виконавчої влади;</p> <p>2) вилучення акваторій морських портів;</p> <p>3) визначення морських портів, відкритих для заходу іноземних суден;</p> <p>4) затвердження Стратегії розвитку морських портів України;</p> <p>5) інші повноваження, передбачені цим Законом та іншими законодавчими актами.</p> <p>3. Основними повноваженнями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, щодо портової діяльності є:</p> <p>1) формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері портової діяльності;</p> <p>2) визначення пріоритетів розвитку портової діяльності;</p> <p>3) забезпечення нормативно-правового регулювання у сфері портової діяльності;</p>	<p>Закон України «Про морські порти України» було прийнято у 2013 році. Відповідно до Перехідних положень закону Кабінету Міністрів України було доручено протягом 10 місяців з дня опублікування цього Закону привести у відповідність із цим Законом організаційно-правову модель функціонування морських портів, у зв'язку з чим з урахуванням інформації щодо інвентаризації майна та земельних ділянок державних підприємств - морських портів та інформації щодо гідротехнічних споруд приватної форми власності та земель водного фонду, вилучених для будівництва об'єктів портової інфраструктури, визначити межі територій та акваторій кожного морського порту.</p> <p>Білгород-Дністровський морський порт першим в Україні отримав затверджені на державному рівні межі території. Розпорядження №156-р про визначення меж території морського порту Білгород-Дністровський прийнято Кабінетом Міністрів України лише 13 лютого 2019 року.</p> <p>Робота з визначення меж територій морських портів України триває з моменту початку реформи портової галузі в 2013 році. Враховуючи такий довготривалий та складний процес визначення меж територій морських портів та те що саме Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну</p>

<p>4) управління об'єктами портової інфраструктури державної власності;</p> <p>5) формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства;</p> <p>6) призначення капітанів морських портів;</p> <p>7) розроблення Стратегії розвитку морських портів України на основі планів розвитку морських портів;</p> <p>8) здійснення інших визначених законами повноважень.</p> <p><i>відсутній</i></p>	<p>4) управління об'єктами портової інфраструктури державної власності;</p> <p>5) формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства;</p> <p>6) призначення капітанів морських портів;</p> <p>7) розроблення Стратегії розвитку морських портів України на основі планів розвитку морських портів;</p> <p>8) здійснення інших визначених законами повноважень.</p> <p>9) визначення меж території морських портів;</p>	<p>політику у сферах морського та річкового транспорту, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту пропонується передати повноваження, щодо визначення меж території морських портів Міністерству інфраструктури України.</p>
<p>Стаття 15. Адміністрація морських портів України</p> <p>1. Адміністрація морських портів України утворюється з метою:</p> <p>1) утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в <i>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;</i></p> <p>2) надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки;</p> <p>3) організації 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;</p>	<p>Стаття 15. Адміністрація морських портів України</p> <p>1. Адміністрація морських портів України утворюється з метою:</p> <p>1) утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй відповідно до законодавства;</p> <p>2) надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки;</p> <p>3) організації та забезпечення безпечної експлуатації стратегічних об'єктів портової інфраструктури та майна, переданого їй відповідно до законодавства, у тому числі гідротехнічних споруд, систем забезпечення безпеки мореплавства, розташованих у межах</p>	<p>До пункту 1 ч.1 відповідно до частини своєї ст. 74 Господарського кодексу України Державне унітарне комерційне підприємство може бути перетворене у державне акціонерне товариство, 100 відсотків акцій якого належать державі, у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.</p> <p>Враховуючи, що прийняття законопроекту стане лише першим кроком для корпоративізації ДП «АМПУ», а проектом передбачені особливості щодо формування статутного капіталу АТ та правового режиму майна яке буде передаватися АТ пропонується пункт перший викласти в такій редакції, а саме майно буде передаватися відповідно до Закону.</p>

<p>4) організації та забезпечення безпеки мореплавства;</p> <p>5) збору та обліку даних, що вносяться до Реєстру морських портів України;</p> <p>6) організації розроблення та виконання плану розвитку морського порту, підготовки пропозицій щодо його вдосконалення;</p> <p>7) організації та координації аварійно-рятувальних робіт;</p> <p>8) організації робіт з підйому затонулого майна в акваторії морського порту;</p> <p>9) забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища, у тому числі шляхом участі в межах визначеної законодавством компетенції у виявленні випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії порту.</p> <p>Порядок взаємодії адміністрації морських портів та центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів, із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії порту встановлюється Кабінетом Міністрів України;</p> <p>10) забезпечення проведення робіт з ліквідації наслідків забруднення території та акваторії морського порту;</p> <p>11) надання допомоги потерпілим;</p> <p>12) визначення районів обов'язкового</p>	<p>території та акваторії морського порту;</p> <p>4) організації та забезпечення безпеки мореплавства;</p> <p>5) збору та обліку даних, що вносяться до Реєстру морських портів України;</p> <p>6) організації розроблення та виконання плану розвитку морського порту, підготовки пропозицій щодо його вдосконалення;</p> <p>7) організації та координації аварійно-рятувальних робіт;</p> <p>8) організації робіт з підйому затонулого майна в акваторії морського порту;</p> <p>9) забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища, у тому числі шляхом участі в межах визначеної законодавством компетенції у виявленні випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії порту.</p> <p>Порядок взаємодії адміністрації морських портів України та центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів, із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії порту встановлюється Кабінетом Міністрів України;</p> <p>10) забезпечення проведення робіт з ліквідації наслідків забруднення території та акваторії морського порту;</p> <p>11) надання допомоги потерпілим;</p>	
--	---	--

<p>використання буксирів;</p> <p>13) справляння та цільового використання порткових зборів;</p> <p>14) координації своєї діяльності та діяльності капітана морського порту, лоцманської служби, власників морських терміналів, торгових операторів, інших суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, у разі виникнення стихійного лиха, аварій, катастроф, інших надзвичайних ситуацій, що потребують взаємодії;</p> <p>15) забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту;</p> <p>16) контролю і підтримання оголошених глибин.</p> <p>2. У процесі своєї діяльності адміністрація морських портів України укладає договори щодо модернізації, реконструкції та будівництва об'єктів портової інфраструктури, інші договори, що відносяться до її утворення, у тому числі господарські договори з питань забезпечення своєї діяльності.</p>	<p>12) визначення районів обов'язкового використання буксирів;</p> <p>13) справляння та цільового використання порткових зборів;</p> <p>14) координації своєї діяльності та діяльності капітана морського порту, лоцманської служби, власників морських терміналів, торгових операторів, інших суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, у разі виникнення стихійного лиха, аварій, катастроф, інших надзвичайних ситуацій, що потребують взаємодії;</p> <p>15) забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту;</p> <p>16) контролю і підтримання оголошених глибин.</p> <p>2. У процесі своєї діяльності адміністрація морських портів України укладає договори щодо капітального та поточного ремонту, реконструкції, технічного переоснащення та нового будівництва об'єктів портової інфраструктури, а також інші договори, що відповідають цілям її утворення, у тому числі господарські договори з питань забезпечення своєї діяльності.»</p> <p>Виключити</p>	<p>До частини 3.</p> <p>Щодо виключення частини 3 Закону, це зумовлено тим, що після реорганізації на АТ «АМПУ» будуть поширюватися норми ЗУ «Про акціонерні товариства».</p> <p>Відповідно до ЗУ «Про акціонерні товариства» (далі – Закон про АТ) встановлюється порядок створення, діяльності, припинення виділу акціонерних товариств, їх правовий статус, права та обов'язки акціонерів.</p> <p>Відповідно до ст. 13 Закону про АТ статут акціонерного товариства повинен містити дані щодо складу органів товариства та їх компетенцію, порядок утворення, обрання і відкликання їх членів та прийняття ними рішень, а також порядок зміни складу органів товариства та їх компетенції.</p>
<p>використання буксирів;</p> <p>13) справляння та цільового використання порткових зборів;</p> <p>14) координації своєї діяльності та діяльності капітана морського порту, лоцманської служби, власників морських терміналів, торгових операторів, інших суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, у разі виникнення стихійного лиха, аварій, катастроф, інших надзвичайних ситуацій, що потребують взаємодії;</p> <p>15) забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту;</p> <p>16) контролю і підтримання оголошених глибин.</p> <p>2. У процесі своєї діяльності адміністрація морських портів України укладає договори щодо модернізації, реконструкції та будівництва об'єктів портової інфраструктури, інші договори, що відносяться до її утворення, у тому числі господарські договори з питань забезпечення своєї діяльності.</p> <p>3. Голова адміністрації морських портів України признається на посаду та звільняється з посади центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. Керівник адміністрації морського порту (начальник морського порту) признається на посаду та звільняється з посади центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну</p>		

<p>політику у сферах морського і річкового транспорту, за поданням голови адміністрації Морських портів України. Керівник адміністрації Морського порту (начальник морського порту) діє на підставі положення про адміністрацію Морського порту, яке затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.</p>		<p>Відповідно до п. 8 частини другої ст 52 Закону про АТ до виключної компетенції наглядової ради належить обрання та припинення повноважень голови і членів виконавчого органу.</p> <p><i>Отже враховуючи, що питання призначення голови Адміністрації морських портів України буде регулюватися загальним нормами законодавства пропонується виключити частину третю.</i></p>
<p>Стаття 16. Фінансування діяльності адміністрації морських портів України</p> <p>1. Фінансування діяльності адміністрації морських портів України здійснюється за рахунок порткових зборів, що справляються нею відповідно до цього Закону, плати за надання послуг та орендної плати, інших незаборонених законодавством джерел.</p> <p>2. Фінансування певних напрямів діяльності, зокрема <i>модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва</i> гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, може здійснюватися за рахунок коштів Державного бюджету України.</p>	<p>Стаття 16. Фінансування діяльності адміністрації морських портів України</p> <p>1. Фінансування діяльності адміністрації морських портів України здійснюється за рахунок порткових зборів, що справляються нею відповідно до цього Закону, плати за надання послуг та орендної плати, інших незаборонених законодавством джерел.</p> <p>2. Фінансування певних напрямів діяльності, зокрема <i>капітального та поточного ремонту, реконструкції, технічного переоснащення та нового будівництва</i> гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, може здійснюватися за рахунок коштів Державного бюджету України</p>	<p>На сьогодні, містобудівним законодавством не використовується поняття «модернізації» Відповідно до Порядку розроблення проектної документації на будівництво об'єктів, затвердженого наказом Міністерства від 16.05.2011 №45 (у редакції наказу від 23.03.2012 № 122, зареєстрованого в Міністерстві 01.06.2011 №651/19389 будівництво включає - нове будівництво, реконструкцію, технічне переоснащення, реставрацію та капітальний ремонт об'єктів будівництва.</p> <p>Отже, з метою взаємоузгодження нормативних актів між собою, необхідно внести зміни.</p>
<p>Стаття 19. Послуги, що надаються у морських портах</p> <p>...</p> <p>2. Центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, затверджуються:</p> <p>1) правила надання послуг з вантажно-</p>	<p>Стаття 19. Послуги, що надаються у морських портах</p> <p>...</p> <p>2. Центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, затверджуються:</p> <p>1) правила надання послуг з вантажно-</p>	<p>Пропонується визначити, що виключно суб'єктами господарювання державного сектору економіки надаються послуги з: регулювання руху суден; навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства; картографічного забезпечення мореплавства; логістичного проведення суден, що дозволяють продовжувати виконання відповідних функцій Адміністрацією морських портів України після зміни її організаційно-правової форми</p>

<p>розвантажувальних робіт у морському порту в частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України;</p> <p>2) правила надання послуг з обслуговування суден у морському порту та на підходах до них у частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України;</p> <p>3) правила надання інших послуг, що звичайно надаються в морських портах, у частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України.</p> <p>3. Виключно державами <i>підписистами, устаткованими та організаціями</i> надаються послуги з:</p> <p>1) регулювання руху суден;</p> <p>2) забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт;</p> <p>3) навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства;</p> <p>4) картографічного забезпечення мореплавства;</p> <p>5) забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин.</p>		<p>розвантажувальних робіт у морському порту в частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України;</p> <p>2) правила надання послуг з обслуговування суден у морському порту та на підходах до них, запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин, у частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України;</p> <p>3) правила надання інших послуг, що звичайно надаються в морських портах, у частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України.</p> <p>3. Виключно суб'єктами господарювання державного сектору економіки надаються послуги з:</p> <p>1) регулювання руху суден;</p> <p>2) навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства;</p> <p>3) картографічного забезпечення мореплавства;</p> <p>4) лоцманського проведення суден.</p> <p>...</p>	<p>Протягом декількох останніх років ЕМРА (Європейська асоціація морських лоцманів) наполегливо побиювала в європейських інституціях наміри щодо нерозповсюдження вільної конкуренції на сферу лоцманських послуг.</p> <p>15.02.2017 рішенням Європарламенту та Ради Європейського Союзу затверджені Правила надання портових послуг.</p> <p>03.03.2017 зазначені Правила були опубліковані в офіційному журналі Європейського Союзу.</p> <p>Відповідно до Правил у портах Європи галузь виконання лоцманських проголошено локально регульованим видом діяльності, що має бути вивільненим від впливу принципів вільної ринкової економіки та конкуренції, які призводять лише до зниження якості надання послуг.</p> <p>Зазначене рішення Європарламенту набрало чинності 24.03.2017 та починаючи з 24.03.2019 стає обов'язковим для виконання в усіх державах-членах ЄС.</p> <p>Світова практика: в країнах Євросоюзу (Німеччина, Швеція, Фінляндія, Естонія, Латвія, Нідерланди тощо) надання послуг з лоцманського проведення здійснює єдина лоцманська служба під наглядом державних/місцевих органів влади.</p> <p>Виключення цього виду діяльності з переліку тих, що надаються тільки суб'єктами господарювання державної форми власності відбулося у 2012 році під час прийняття Закону України «Про морські порти України». Протягом п'яти років створення недержавних суб'єктів у цій сфері не відбулося. Пропозиції щодо створення приватних лоцманських підприємств отримали односторонню негативну оцінку з боку експертного середовища у сфері безпеки мореплавства.</p> <p>Ключовим питанням, яке постає у разі приватизації лоцманських послуг є неминуче падіння рівня</p>
--	--	---	--

		<p>безпеки судноплавства на підходах до морських портів, в їх акваторіях і в інших районах інтенсивного судноплавства, а також негативний вплив комерційних інтересів власників таких служб на рішення з судноводіння, які приймаються капітаном судна за порадом морського лоцмана.</p> <p>Враховуючи світову практику надання послуг у сфері лоцманського проведення, рішення Європарламенту та Ради Європейського Союзу, а також беручи до уваги євроінтеграційні прагнення України та укладення Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, розповсюдження на сферу лоцманських послуг принципів вільної ринкової економіки та конкуренції, наміри демонополізації в цій сфері не тільки несуть величезну шкоду, але й прямо суперечать нормам як національного, так і європейського законодавства.</p> <p>Виключення із переліку послуг, що надаються у морських портах виключно державними підприємствами, установами та організаціями, послуг з забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт та забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин обумовлено тим, що згідно із запропонованою редакцією статті 74 Кодексу торговельного мореплавства України, безпека мореплавства в акваторії морського порту забезпечується Адміністрацією морських портів України, власниками морських терміналів і гідротехнічних споруд, судновласниками, іншими суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту.</p>
--	--	---

Стаття 20. Обов'язки суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту	Стаття 20. Обов'язки суб'єктів господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту	Стаття 20. Обов'язки суб'єктів господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту	Редакційна правка
<p>1. Суб'єкти господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту, зобов'язані:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) дотримуватися встановленого у морському порту порядку; 2) здійснювати експлуатацію об'єктів інфраструктури морського порту відповідно до вимог безпеки, законодавства про охорону навколишнього природного середовища; 3) забезпечувати можливість здійснення повноважень органами доходів і зборів, органами охорони державного кордону та іншими державними органами, що здійснюють свої повноваження у морському порту; 4) забезпечувати рівний доступ до послуг, що надаються в морському порту, та відкритість доступу до відомостей про такі послуги; 5) негайно інформувати адміністрацію <i>морського порту</i> про виникнення ситуації, що створюють загрозу безпеці мореплавства та/або провадженню діяльності у морському порту; 6) сприяти проведенню розслідування причин виникнення аварійних морських подій. <p>2. Суб'єкти господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту, несуть відповідальність за недотримання вимог законодавства з безпеки мореплавства, охорони праці, пожежної, санітарної, екологічної безпеки відповідно до закону.</p>	<p>1. Суб'єкти господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту, зобов'язані:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) дотримуватися встановленого у морському порту порядку; 2) здійснювати експлуатацію об'єктів інфраструктури морського порту відповідно до вимог безпеки, законодавства про охорону навколишнього природного середовища; 3) забезпечувати можливість здійснення повноважень органами доходів і зборів, органами охорони державного кордону та іншими державними органами, що здійснюють свої повноваження у морському порту; 4) забезпечувати рівний доступ до послуг, що надаються в морському порту, та відкритість доступу до відомостей про такі послуги; 5) негайно інформувати адміністрацію морських портів України про виникнення ситуації, що створюють загрозу безпеці мореплавства та/або провадженню діяльності у морському порту; 6) сприяти проведенню розслідування причин виникнення аварійних морських подій. <p>2. Суб'єкти господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту, несуть відповідальність за недотримання вимог законодавства з безпеки мореплавства, охорони праці, пожежної, санітарної, екологічної безпеки відповідно до закону.</p>	<p>1. Суб'єкти господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту, зобов'язані:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) дотримуватися встановленого у морському порту порядку; 2) здійснювати експлуатацію об'єктів інфраструктури морського порту відповідно до вимог безпеки, законодавства про охорону навколишнього природного середовища; 3) забезпечувати можливість здійснення повноважень органами доходів і зборів, органами охорони державного кордону та іншими державними органами, що здійснюють свої повноваження у морському порту; 4) забезпечувати рівний доступ до послуг, що надаються в морському порту, та відкритість доступу до відомостей про такі послуги; 5) негайно інформувати адміністрацію морських портів України про виникнення ситуації, що створюють загрозу безпеці мореплавства та/або провадженню діяльності у морському порту; 6) сприяти проведенню розслідування причин виникнення аварійних морських подій. <p>2. Суб'єкти господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту, несуть відповідальність за недотримання вимог законодавства з безпеки мореплавства, охорони праці, пожежної, санітарної, екологічної безпеки відповідно до закону.</p>	

Стаття 23. Правовий режим майна в морському порту	Стаття 23. Правовий режим майна в морському порту	До ч. 2 У зв'язку з виключенням причалів, пірсів, інших видів причальних споруд, залізничних та автомобільних під'їзних шляхів (до першого розгалуження за межами території порту), ліній зв'язку, засобів тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій з переліку стратегічних об'єктів частини другого ст. 23 необхідно привести у відповідність.
<p>2. Існуючі на день набрання чинності цим Законом стратегічні об'єкти портової інфраструктури не підлягають передачі в оренду чи концесію (крім причалів, пірсів, берегоукріплювальних, берегозахисних споруд та інших видів причальних споруд, залізничних та автомобільних під'їзних шляхів (до першого розгалуження за межами території порту), ліній зв'язку, засобів тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій), приватизації та/або відчуженню у будь-який інший спосіб. Причати можуть бути об'єктами оренди строком до 49 років. Об'єктами державно-приватного партнерства, у тому числі концесії, можуть бути причали, пірси, берегоукріплювальні, берегозахисні споруди та інші види причальних споруд, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, у тому числі ті, що забезпечують діяльність двох або більше портових операторів, за умови забезпечення приватним партнером/концесіонером вільного доступу таких користувачів до відповідного об'єкта на умовах, визначених договором у рамках державно-приватного партнерства/концесійним договором. Такі об'єкти передаються приватному партнеру або концесіонеру разом з підйомно-транспортним та іншим устаткуванням, що забезпечує навантаження/розвантаження та зберігання вантажів та/або обслуговування пасажирів, у тому числі для їх посадки на судна і висадки з суден, та</p>	<p>2. Існуючі на день набрання чинності цим Законом стратегічні об'єкти портової інфраструктури не підлягають передачі в оренду, не можуть бути об'єктами державно-приватного партнерства (крім, берегоукріплювальних, берегозахисних споруд), не підлягають приватизації та/або відчуженню у будь-який інший спосіб. Об'єктами державно-приватного партнерства, у тому числі концесії, можуть бути причали, пірси, берегоукріплювальні, берегозахисні споруди та інші види причальних споруд, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, у тому числі ті, що забезпечують діяльність двох або більше портових операторів, за умови забезпечення приватним партнером/концесіонером вільного доступу таких користувачів до відповідного об'єкта на умовах, визначених договором у рамках державно-приватного партнерства/концесійним договором. Такі об'єкти передаються приватному партнеру або концесіонеру разом з підйомно-транспортним та іншим устаткуванням, що забезпечує навантаження/розвантаження та зберігання вантажів та/або обслуговування пасажирів, у тому числі для їх посадки на судна і висадки з суден, та прилягає до таких об'єктів та/або</p>	<p>До ч. 3 Велика кількість об'єктів портової інфраструктури експлуатуються суб'єктами господарювання (портовими операторами) на правах оренди, є прилеглими по всій довжині причалу та в сукупності технологічно забезпечують завершений цикл надання послуг. Крім цього, існують об'єкти портової інфраструктури, прилеглі по всій довжині причалу, що експлуатуються суб'єктами господарювання на праві власності.</p> <p>Отримання причалу в оренду суб'єктом господарювання, діяльність якого може не бути пов'язаною з обслуговуванням суден на відповідному причалі може зумовити негативні наслідки для здійснення господарської діяльності.</p> <p>У зв'язку з цим пропонується закріпити на рівні Закону першочергове право оренди причалу для суб'єктів, що є власниками, концесіонерами (орендарями) технологічно пов'язаних об'єктів портової інфраструктури, що забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, а також прилеглих до причалу по всій його довжині.</p> <p>Запропоновані зміни дозволять активізувати залучення додаткових інвестицій у розвиток об'єктів інфраструктури морських портів України за участі суб'єктів господарювання, які тривалий час провадять свою діяльність, реалізують</p>

<p>прилягає до таких об'єктів та/або розташоване на них. У разі відсутності відповідного устаткування біля відповідних <i>стратегічних</i> об'єктів портової інфраструктури такі об'єкти передаються за умови передачі в оренду приватному партнеру або концесіонеру земельної ділянки, що прилягає до відповідних об'єктів і є достатньою для реалізації проекту, що реалізується на умовах концесії. У разі якщо об'єктами концесії є стратегічні об'єкти портової інфраструктури, Адміністрація морських портів України набуває статусу концесіодавця в порядку, встановленому законами України "Про концесію" та "Про управління об'єктами державної власності", або бере участь у концесійному договорі відповідно до положень статті 25 Закону України "Про концесію".</p> <p>Створені після набрання чинності цим Законом стратегічні об'єкти портової інфраструктури є об'єктами державної власності, крім випадку, передбаченого частиною п'ятою цієї статті.</p>	<p>розташоване на них. У разі відсутності відповідного устаткування біля відповідних об'єктів портової інфраструктури такі об'єкти передаються за умови передачі в оренду приватному партнеру або концесіонеру земельної ділянки, що прилягає до відповідних об'єктів і є достатньою для реалізації проекту, що реалізується на умовах концесії. У разі якщо об'єктами концесії є стратегічні об'єкти портової інфраструктури закріплені за адміністрацією морських портів України та належать їй на праві господарського відання та/або інше майно Адміністрації морських портів України, вона набуває статусу концесіодавця в порядку, встановленому законами України "Про концесію" та "Про управління об'єктами державної власності", або бере участь у концесійному договорі відповідно до положень статті 25 Закону України "Про концесію".</p> <p>Створені після набрання чинності цим Законом стратегічні об'єкти портової інфраструктури є об'єктами державної власності, крім випадку, передбаченого частиною п'ятою цієї статті.</p>	<p>інвестиційні проекти на території морського порту, що в свою чергу сприятиме підвищенню конкурентоздатності та потенціалу морських портів в цілому.</p>
<p>3. <i>Державні</i> стратегічні об'єкти портової інфраструктури та інше <i>державне майно</i>, закріплене за адміністрацією морських портів України, належать їй на праві господарського відання. <i>Адміністрація морських портів України володіє, користується та розпоряджається</i> закріпленим за нею <i>державним майном з урахуванням його цільового призначення, а також обмежень правомочностей щодо розпорядження таким майном, визначених цим Законом, іншими законодавчими актами, її статутом.</i></p>	<p>3. <i>Стратегічні</i> об'єкти портової інфраструктури, закріплені за адміністрацією морських портів України та належать їй на праві господарського відання.</p> <p>Причали можуть бути об'єктами оренди строком до 49 років. <i>Першочергове право оренди причалів, що надаються адміністрацією морських портів України на строк до 49 років портовим онераторам, які</i></p>	

<p>відсутній</p> <p>4. Держава гарантує право приватної власності на об'єкти портової інфраструктури, у тому числі гідротехнічні споруди, набуті на законних підставах до набрання чинності цим Законом.</p> <p>5. Новостворені гідротехнічні споруди, збудовані за рахунок приватних коштів, є</p>	<p>є власниками морських терміналів та/або орендарями (концесіонерами) майна морських терміналів виникає за наявності наступних умов:</p> <p>1) якщо такий морський термінал прилягає до причалу. У разі, якщо до частини причалу також прилягає (повністю або частково) інший морський термінал, то портовий оператор, який подав матеріали, має також отримати згоду власника такого морського терміналу або орендаря (концесіонера) майна такого морського терміналу щодо передачі в оренду причалу відповідному портовому оператору;</p> <p>2) якщо причал технологічно забезпечує завершений цикл надання послуг такого морського терміналу.</p> <p>Портовий оператор, який має намір укласти договір оренди причалу, напразляє адміністрації морських портів України документи згідно переліку, що визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, а у разі її утворення – наглядовою радою, а також додає документи, що підтверджують відповідність портового оператора вищезазначеним умовам.</p> <p>4. Держава гарантує право приватної власності на об'єкти портової інфраструктури, у тому числі гідротехнічні споруди, набуті на законних підставах до набрання чинності цим Законом.</p> <p>5. Новостворені гідротехнічні споруди, збудовані за рахунок приватних коштів, є об'єктами приватної власності. Будівництво</p>	
---	--	--

<p>об'єктами приватної власності. Будівництво гідротехнічних споруд державної форми власності за рахунок приватних коштів здійснюється на компенсаційній основі за рахунок джерел, визначених цим Законом.</p>	<p>гідротехнічних споруд державної форми власності за рахунок приватних коштів здійснюється на компенсаційній основі за рахунок джерел, визначених цим Законом.</p>	
<p>Стаття 24. Правовий режим земель морського порту ... 3. Територія морського порту може складатися із земель морського транспорту, земель промисловості та земель водного фонду. 4. Земельні ділянки, на яких розташовані стратегічні об'єкти портової інфраструктури, та земельні ділянки, які забезпечують діяльність адміністрації морських портів України, не підлягають приватизації та/або відчуженню у будь-який спосіб. Земельні ділянки, на яких розташовані об'єкти портової інфраструктури, можуть передаватися в користування приватному партнеру (концесіонеру) відповідно до положень Земельного кодексу України. ...</p>	<p>Стаття 24. Правовий режим земель морського порту ... 3. Територія морського порту може складатися із земель будь-яких категорій. 4. Земельні ділянки, на яких розташовані стратегічні об'єкти портової інфраструктури, не підлягають приватизації та/або відчуженню у будь-який спосіб. Земельні ділянки, на яких розташовані об'єкти портової інфраструктури, можуть передаватися в користування приватному партнеру (концесіонеру) відповідно до положень Земельного кодексу України. ...</p>	<p>До ч. 3 На сьогодні в морських портах є землі інших категорій, ніж ті, що передбачені чинною редакцією, зокрема, землі громадської забудови. Отже, доцільно не обмежувати категорії земель, які можуть включатися в територію морського порту. До ч. 4 Така редакція зумовлена тим, що до статутного капіталу Адміністрації морських портів запропоновано внести земельні ділянки під нерухомими об'єктами, що вносяться до статутного капіталу.</p>
<p>Стаття 26. Приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури на основі окремих договорів 1. Приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності на території морського порту здійснюється на підставі концесійних договорів, договорів про спільну діяльність, договорів оренди, інших видів інвестиційних договорів, що укладаються на основі спеціальних процедур, визначених законами</p>	<p>Стаття 26. Приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури на основі окремих договорів Виключити</p>	<p>Пропонується виключити через відсутність змістовного навантаження. Порядок інвестування суб'єктів господарювання в капітальний ремонт, реконструкцію, технічне переоснащення та нове будівництво об'єктів портової інфраструктури буде визначатися ст. 27 ЗУ «Про морські порти України» з урахуванням змін внесених законопроектом.</p>

<p><i>України.</i></p> <p>2. За згодою приватного інвестора та держави в особі Фонду державного майна України і центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, на базі єдиного майнового комплексу, створеного або такого, який перебуває у процесі створення, на підставі інвестиційного договору або договору про спільну діяльність, укладеного до набрання чинності цим Законом, може бути утворено господарське товариство в порядку, встановленому законодавством. Земельні ділянки, на яких розташовані єдиний майновий комплекс такого товариства та причали, що технологічно забезпечують завершений цикл надання послуг, можуть передаватися в оренду господарському товариству на строк до 49 років у порядку, встановленому законодавством.</p>	<p>2. За згодою приватного інвестора та держави в особі Фонду державного майна України і центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, на базі єдиного майнового комплексу, створеного або такого, який перебуває у процесі створення, на підставі інвестиційного договору або договору про спільну діяльність, укладеного до набрання чинності цим Законом, може бути утворено господарське товариство в порядку, встановленому законодавством. Земельні ділянки, на яких розташовані єдиний майновий комплекс такого товариства та причали, що технологічно забезпечують завершений цикл надання послуг, можуть передаватися в оренду господарському товариству на строк до 49 років у порядку, встановленому законодавством.</p>	<p>Відповідно до діючої редакції статті 27 Закону України «Про морські порти України» передбачається можливість укладення з адміністрацією морських портів договорів на ремонт, модернізацію, реконструкцію або будівництво об'єктів портової інфраструктури з подальшою компенсацією внесених інвестицій (наприклад, за рахунок портових зборів). Але така можливість почне діяти лише після того, як Кабінет міністрів України розробить для неї спеціальний порядок реалізації.</p> <p>Відповідно до ст. 3 Цивільного кодексу України загальними засадами цивільного законодавства є, зокрема, свобода договору.</p> <p>Відповідно до ст. 627 Цивільного кодексу України відповідно до статті 6 цього Кодексу</p>
<p><i>Стаття 27. Компенсація внесених суб'єктами господарювання інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури</i></p> <p>1. Компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, здійснюється на підставі відокремлених договорів, що укладаються адміністрацією морських портів України та інвесторами в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України.</p> <p>2. Інвестування у стратегічні об'єкти портової інфраструктури може передбачати ремонт, модернізацію, реконструкцію або будівництво таких об'єктів.</p>	<p><i>Стаття 27. Інвестування суб'єктів господарювання в об'єкти портової інфраструктури</i></p> <p>1. Суб'єкти господарювання можуть здійснювати інвестування в капітальний ремонт, реконструкцію, технічне переоснащення та нове будівництво стратегічних об'єктів портової інфраструктури, причалів, пірсів, інших видів причальних споруд, залізничних та автомобільних під'їзних шляхів адміністрації морських портів України на компенсаційній основі. Інвестування суб'єктів господарювання у зазначені об'єкти портової інфраструктури на умовах</p>	<p>Відповідно до діючої редакції статті 27 Закону України «Про морські порти України» передбачається можливість укладення з адміністрацією морських портів договорів на ремонт, модернізацію, реконструкцію або будівництво об'єктів портової інфраструктури з подальшою компенсацією внесених інвестицій (наприклад, за рахунок портових зборів). Але така можливість почне діяти лише після того, як Кабінет міністрів України розробить для неї спеціальний порядок реалізації.</p> <p>Відповідно до ст. 3 Цивільного кодексу України загальними засадами цивільного законодавства є, зокрема, свобода договору.</p> <p>Відповідно до ст. 627 Цивільного кодексу України відповідно до статті 6 цього Кодексу</p>

<p>3. Джерелами компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури можуть бути портові збори, що справляються адміністрацією морських портів України, та інші джерела, не заборонені законодавством.</p>	<p>компенсації інвестицій здійснюється на підставі договорів, що укладаються між адміністрацією морських портів України та відповідними суб'єктами господарювання в порядку на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України.</p> <p>2. Джерелами компенсації інвестицій можуть бути портові збори, що справляються адміністрацією морських портів України, та інші джерела, не заборонені законодавством.</p> <p>3. Положення вказаної статті не застосовуються, у разі інвестування у вищезазначені об'єкти портової інфраструктури суб'єктами господарювання на підставі договорів державно-приватного партнерства»;</p>	<p>сторони є вільними в укладенні договору, виборі контрагента та визначенні умов договору з урахуванням вимог цього Кодексу, інших актів цивільного законодавства, звичайв ділового обороту, вимог розумності та справедливості.</p> <p>Відповідно до частини 4 ст. 179 Господарського кодексу України при укладенні господарських договорів сторони можуть визначати зміст договору на основі, зокрема, типового договору, затвердженого Кабінетом Міністрів України, чи у випадках, передбачених законом, іншим органом державної влади, коли сторони не можуть відступати від змісту типового договору, але мають право конкретизувати його умови.</p>
<p>Закон України «Про приватизацію державного і комунального майна»</p>		
<p>Стаття 4. Об'єкти приватизації</p> <p>1. До об'єктів державної і комунальної власності, що підлягають приватизації, належать усі об'єкти права державної і комунальної власності, крім тих, приватизація яких прямо заборонена цим Законом та іншими законами України.</p> <p>2. Крім передбачених частиною третьою цієї статті випадків, приватизації не підлягають казенні підприємства та об'єкти, необхідні для виконання державою своїх основних функцій, для забезпечення обороноздатності держави, та об'єкти права власності Українського народу, майно, що становить матеріальну основу суверенітету України, зокрема:</p>	<p>Стаття 4. Об'єкти приватизації</p> <p>1. До об'єктів державної і комунальної власності, що підлягають приватизації, належать усі об'єкти права державної і комунальної власності, крім тих, приватизація яких прямо заборонена цим Законом та іншими законами України.</p> <p>2. Крім передбачених частиною третьою цієї статті випадків, приватизації не підлягають казенні підприємства та об'єкти, необхідні для виконання державою своїх основних функцій, для забезпечення обороноздатності держави, та об'єкти права власності Українського народу, майно, що становить матеріальну основу суверенітету України, зокрема:</p>	<p>Законопроектom вноситься зміни до ст. 1 ЗУ «Про морські порти України» якими, зокрема, уточнюється перелік стратегічних об'єктів портової інфраструктури та виключається поняття «об'єкти портової інфраструктури загальногосподарського призначення». У зв'язку з цим, необхідно привести у відповідність акти.</p>

<p>... акваторії морських портів, гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, навчальний та гідрографічний флот, майнові комплекси судноплавних інспекцій; ...</p>	<p>... портова акваторія, молли, дамби, хвилеломми, інші берегозахисні споруди, підводні споруди штучного та природного походження, у тому числі канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки, розташовані в межах акваторії морського порту, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, навчальний та гідрографічний флот, майнові комплекси судноплавних інспекцій; </p>	
--	--	--

Директор Департаменту управління
об'єктами державної власності



Костянтин ЛУЩІЧ

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту Закону України «Про корпоратизацію Адміністрації морських портів України»

I. Визначення проблеми

Відповідно до Основних засад впровадження політики власності щодо суб'єктів господарювання державного сектору економіки, затверджених 10 жовтня 2018 року Кабінетом Міністрів України, особливо важливі для економіки України підприємства мають бути перетворені з державних унітарних підприємств в акціонерні товариства, 100 % акцій яких належить державі. ДП «АМПУ», в свою чергу, є особливо важливим для економіки України підприємством як за вартістю активів, так і за розміром річного чистого доходу. Проте, проведення ефективної корпоратизації підприємства неможливо без встановлення особливостей для утворення та діяльності акціонерного товариства «Адміністрація морських портів України» (далі – Товариство).

До загальних проблем, на розв'язання яких спрямований проект акта, слід віднести: недосконалість нормативно-правового регулювання функціонування морських портів; низький рівень управління ресурсами, що забезпечують стабільний розвиток морських портів; недосконалість дивідендної політики; старіння та значний ступінь зносу основних фондів.

Серед проблем, які передбачається розв'язати державним регулюванням, є: проблема 1 – відсутність чітких вимог і процедур, пов'язаних з поданням та актуалізацією інформації, що вноситься до Реєстру морських портів, а також правових наслідків неподання такої інформації;

проблема 2 – відсутність у законодавстві чіткої норми, яка б закріпила сформовану державну позицію щодо державної монополії на послуги з лоцманського проведення, з метою уникнення негативного впливу конкуренції на сферу надання лоцманських послуг і, як наслідок, на забезпечення безпеки мореплавства;

проблема 3 – відсутність можливості передачі в оренду причалів суб'єктам господарювання, що є власниками, концесіонерами (орендарями) технологічно пов'язаних об'єктів портової інфраструктури, що забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, а також прилеглих до причалу по всій його довжині за першочерговим правом;

проблема 4 – відсутність механізму оформлення земельних ділянок, що вносяться до статутних капіталів суб'єктів господарювання, що проходять процес корпоратизації.

Причинами виникнення проблем є:

Щодо проблеми 1.

Чинною редакцією Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) передбачено, що Реєстр морських портів України – електронна база даних з обліку морських портів, метою якої є забезпечення даними, необхідними для виконання завдань у сфері безпеки мореплавства, охорони навколишнього природного середовища, а також для здійснення державного нагляду (контролю). До внесення відомостей про причали до Реєстру гідротехнічних споруд та Реєстру морських портів України, крім причалів, внесених в

установленому законодавством порядку до Реєстру гідротехнічних споруд до дня набрання чинності цим Законом, провадження господарської діяльності на таких причалах забороняється.

При цьому законодавством не встановлено обов'язок портових операторів та власників (балансоутримувачів) морських терміналів актуалізувати інформацію, що вноситься до Реєстру, що не дозволяє в повній мірі забезпечити необхідними даними суб'єктів для виконання, відповідно до компетенції, завдань із забезпечення безпеки мореплавства, охорони навколишнього середовища та здійснення державного нагляду та контролю.

Крім того, відсутність конкретизації відомостей, які вносяться до реєстру, та суб'єктів, що надають дані, на основі яких Адміністратор реєстру вносить такі відомості, призводить до того, що суб'єкти, які повинні забезпечувати безпеку мореплавства, охорону навколишнього природного середовища, а також державний нагляд (контроль), не можуть ефективно виконувати завдання, покладені на них відповідно до законодавства.

Відповідно до статті 4 Закону принципами організації функціонування та розвитку морських портів, зокрема, є забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадяться у морському порту; рівність прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування.

Відповідно до статті 12 Закону, Адміністрація морських портів України, суб'єкти господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, вживають невідкладних заходів для ліквідації наслідків стихійного лиха, аварій і катастроф, які призвели до порушення роботи в морському порту.

Суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність в порту є, зокрема, портові оператори, які здійснюють експлуатацію морського терміналу, проводять вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговують судна і пасажирів, а також здійснюють інші пов'язані з цим види господарської діяльності.

Морський термінал, в свою чергу, є єдиним майновим комплексом, що включає технологічно-пов'язані об'єкти портової інфраструктури, в тому числі причали.

На сьогодні Адміністрації морських портів України на праві господарського відання належить 265 причалів, більшість з яких експлуатуються портовими операторами на правах доступу портового оператора до причалу. Враховуючи те, що 90 % причалів, розташованих у морських портах, які на сьогодні надані у користування ДП «АМПУ» та після прийняття законопроекту будуть внесені до статутного капіталу корпоратизованого підприємства, технологічно пов'язані з об'єктами портової інфраструктури, призначеними для здійснення навантаження-розвантажування вантажів у складі морського терміналу, а також, що такі роботи проводяться в акваторії морського порту, наданій у користування ДП «АМПУ», абсолютно логічним є обов'язкове включення до Реєстру морських портів України усіх морських терміналів, а також встановлення певних вимог до усіх учасників ринку (портових операторів), що надають послуги у морських портах.

Враховуючи, що передумовою внесення до Реєстру морських портів України відомостей про морські термінали та портові оператори є надання цими суб'єктами документів, що підтверджують їх можливість безпечно експлуатувати об'єкти портової інфраструктури, взаємодіяти з іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють діяльність в порту, проводити небезпечні роботи та здійснювати діяльність з об'єктами підвищеної небезпеки, не завдаючи при цьому негативних наслідків для безпеки функціонування морського порту та оперативно реагувати на аварійні ситуації.

Реєстр морських портів України в значенні Закону є не просто джерелом інформації та її обліку, а однією з передумов забезпечення діяльності портових операторів в морських портах та одним із механізмів реалізації функції ДП «АМПУ» щодо забезпечення функціонування морських портів.

Загалом, згідно з інформацією з Реєстру морських портів України (<http://www.uspa.gov.ua/ru/reestr-morskikh-portov>) станом на 01.01.2020 у 13 морських портах України налічується 116 морських терміналів і 115 портових операторів. У порівнянні з попереднім періодом кількість морських портів не змінилася, кількість портових операторів та морських терміналів збільшилася на 19 %.

Безпека мореплавства в акваторії морського порту забезпечується адміністрацією морських портів України, власниками морських терміналів і гідротехнічних споруд, судновласниками, іншими суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, відповідно до законодавства і правил, визначених обов'язковими постановами по порту.

Відповідно до статті 14 Закону організація судноплавства в акваторії морського порту здійснюється на основі розподілу функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства.

Адміністрація морських портів відповідно до статті 15 Закону утворюється, зокрема, з метою організації та забезпечення безпеки мореплавства; збору та обліку даних, що вносяться до Реєстру морських портів України.

Державний нагляд та контроль у морському порту здійснюється капітаном морського порту (відповідно до статті 14 Закону), а також іншими органами державного нагляду та контролю в межах компетенції, з урахуванням того, що причали є об'єктами підвищеної небезпеки, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 16.11.2002 № 1788 та є складовими технологічно пов'язаних об'єктів портової інфраструктури, що складають майновий комплекс, – морський термінал, який експлуатується портовими операторами.

Також, відповідно до статті 8 Закону України «Про об'єкти підвищеної небезпеки» суб'єкт господарської діяльності зобов'язаний, зокрема, вживати заходів, направлених на запобігання аваріям, обмеження і ліквідацію їх наслідків та захист людей і довкілля від їх впливу.

Статтею 2 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» передбачено, що підприємства, установи та організації, що належать до сфери управління міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, не можуть здійснювати владні повноваження, крім випадків, визначених законом.

Тобто, ДП «АМПУ» відповідно до Закону наділено владними повноваженнями щодо забезпечення функціонування морських портів, в тому числі, відповідно до розділу II «Загальні засади функціонування морських портів» Закону, ведення Реєстру морських портів України, ведення Реєстру гідротехнічних споруд, видання Зводу звичаїв морських портів, що встановлює правила надання послуг в морських портах, обслуговування суден і пасажирів, що склалися і тривалий час застосовуються.

Щодо уточнення норми про заборону обслуговування суден і пасажирів в морських терміналах, яка встановлюється судом у разі відсутності в Реєстрі морських портів України відомостей, визначених законодавством.

Як зазначалося вище, метою ведення Реєстру морських портів України є, зокрема, забезпечення даними для здійснення державного нагляду (контролю).

Відповідно до статті 4 Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» виключно законами встановлюється вичерпний перелік підстав для зупинення господарської діяльності. Виробництво (виготовлення) або реалізація продукції, виконання робіт, надання послуг суб'єктами господарювання можуть бути зупинені повністю або частково виключно за рішенням суду. Отже, запропонована редакція статті цілком відповідає чинному законодавству.

Щодо проблеми 2.

Передумовою для виникнення проблеми стало порушення питання щодо можливої демонополізації ринку послуг лоцманського проведення суден неодноразовими зверненнями до Мінінфраструктури з пропозиціями здійснити дерегуляцію лоцманської справи в Україні. Звернення зумовлені відсутністю в законодавстві чіткої норми, яка б закріпила сформовану державну позицію щодо державної монополії на послуги з лоцманського проведення.

Слід зазначити, що особливістю державної монополії є те, що вона створюється в тих сферах, в яких забезпечення публічних інтересів вимагає монопольного контролю держави за певними сферами економічної діяльності.

Це насамперед сфера державних монополій, створюваних у галузях економіки, в яких державі потрібно з метою забезпечення публічних інтересів охорони правопорядку, безпеки суспільства, охорони життя і здоров'я громадян наявність єдиного господарюючого суб'єкта, безпосередньо підконтрольного і регульованого державою. Наявність конкурентних ринків у цих сферах економіки створювало б можливості для різного роду зловживань, загрожувало б стратегічним інтересам економічної безпеки держави, інтересам охорони життя і здоров'я громадян та соціальної безпеки.

Ринок лоцманських послуг є специфічним ринком, який характеризується такими ознаками:

1) Територіальна обмеженість. Послуги з морського лоцманського проведення можуть надаватися в морських портах України та на підходах до них. В Україні налічується 13 морських портів та найближчим часом відкриття нових не планується, отже, нові території, на яких зможуть надаватися ці послуги, не створюватимуться та попит на ці послуги зростати не буде;

2) Кількісна обмеженість. Кількість послуг з лоцманського проведення, що можуть бути надані в морських портах України, напряду залежать від пропускної спроможності порту та підходах до нього. У середньому за рік філією «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ» надається 35 000 послуг, що покриває попит на цю послугу, виходячи з кількості суднозаходів, які може прийняти той чи інший морський порт України. Тобто, попит на послуги з лоцманського проведення повністю покривається пропозицією;

3) Необхідність субсидування лоцманських послуг у менш прибуткових портах. Згідно зі статистичними даними в менш прибуткових портах лоцманські послуги були надані:

в морському порту Білгород-Дністровський: 2017 рік – 132 судна; 2018 рік – 85 суден;

в морському порту Скадовськ: 2017 рік – 23 судна; 2018 рік – 7 суден;

в морському порту Усть-Дунайськ: 2017 рік – 73 судна; 2018 рік – 73 судна.

До прикладу, в морському порту Ізмаїл в 2017 році – 3 646 суден; у 2018 році – 3 900 суден; в морському порту Миколаїв у 2017 році – 1 732 судна; в 2018 році – 1 726 суден.

Сьогодні в менш прибуткових портах безперерійне забезпечення послугами з лоцманського проведення здійснюється за допомогою перерозподілу коштів і покриття цих витрат за рахунок більш прибуткових портів. У разі монополізації ринку приватні суб'єкти для забезпечення отримання прибутку будуть зацікавлені в наданні послуг саме в найбільш прибуткових портах, а отже є ризик, що жоден приватний суб'єкт не виявить бажання забезпечувати надання цих послуг у менш прибуткових портах;

4) Кадровий потенціал. Морські лоцмани є високопрофесійними фахівцями. Згідно з чинними законодавством та нормативно-правовими актами, для отримання кваліфікації «лоцман морський» вимагається досвід роботи старшим помічником капітана або капітаном судна з відповідним стажем, наявність відповідних кваліфікаційних свідоцтв, знання англійської мови тощо; проходження курсу теоретичного навчання та тренажерної підготовки в уповноваженому центрі, підготовку на робочому місці (т. зв. практичне стажування в районі плавання під керівництвом досвідчених лоцманів 1 класу), здачу іспитів Державній кваліфікаційній комісії (в середньому цей період складає до 1 року). Не рідше одного разу на кожні 3 роки морський лоцман проходить перепідготовку в центрі та здачу іспитів Державній кваліфікаційній комісії. Через 5 років морський лоцман має право претендувати на підвищення класу, що в подальшому дозволяє йому виконувати складні лоцманські проведення, в т. ч. великовантажних суден. Враховуючи такі умови професійної підготовки, морські лоцмани повинні мати конкурентний рівень оплати праці. На сьогодні середня заробітна плата морського лоцмана за період 11 місяців 2019 року складає 105 тис. грн (при цьому, в залежності від складності та інтенсивності плавання в регіоні, рівня кваліфікації та досвіду роботи лоцмана, інших умов праці, коливається від 75 до 116 тис. грн). У разі неможливості забезпечення відповідного рівня заробітної плати приватними компаніями

лоцмани, що на сьогодні забезпечують послуги лоцманського проведення, будуть зацікавлені в тому, щоб працювати в інших країнах.

Відповідно до статті 15 Закону України «Про зайнятість населення» державна політика зайнятості населення базується, зокрема, на принципах відповідальності держави за формування та реалізацію політики у сфері зайнятості населення; сприяння ефективному використанню трудового потенціалу та забезпечення соціального захисту населення від безробіття. Метою державної політики у сфері зайнятості населення є, зокрема, збалансування попиту на робочу силу (створення належної кількості робочих місць) та її пропонування (створення умов для професійного розвитку, гідних умов для праці). Основними напрямками державної політики у сфері зайнятості населення є, зокрема, збалансування попиту і пропонування щодо обсягу та рівня кваліфікації робочої сили на ринку праці шляхом системного прогнозування потреб економіки.

На сьогодні в Україні налічується 162 морських лоцмана.

Відповідно до інформації Державної служби зайнятості України (<https://www.dcz.gov.ua/analytics/69> професійний склад зареєстрованих безробітних і вакансій), станом на 01.12.2019 в Україні не зареєстровано дефіциту вакансій та дефіциту кадрів щодо професії лоцмана та лоцмана-оператора, також не зареєстровано жодного безробітного за професією лоцмана. Отже, на сьогодні державна політика зайнятості населення щодо професії лоцмана збалансована з урахуванням попиту та пропозиції.

У разі демонополізації ринку лоцманського проведення та відкриття відповідних вакансій у приватних суб'єктів господарювання, які виявлять бажання надавати лоцманські послуги, неможливо буде забезпечити продуктивну зайнятість, адже попит на лоцманів, враховуючи пропускну спроможність кожного морського порту, залишиться на тому самому рівні, тобто створення нових робочих місць не відбудеться, натомість відбудеться перерозподіл між приватними суб'єктами господарювання тих лоцманів, які на сьогодні працюють у філії «Дельта Лоцман» ДП «АМПУ».

Якщо розглядати закордонну практику надання лоцманських послуг, то в більшості провідних країн Європи (Естонія, Нідерланди, Німеччина, Швеція, Фінляндія тощо) лоцмани працюють у форматі єдиної лоцманської служби.

За інформацією Міжнародної асоціації морських лоцманів, членами якої є 63 лоцманські асоціації і які об'єднують понад 8 000 членів з 54 країн світу, лоцманська галузь є природною монополією в більшості країн-членів, серед яких лише в трьох країнах запроваджена конкуренція в цій галузі. Здоров'я людини, безпека судноплавства та навколишнього середовища у разі наявності конкуренції в лоцманській галузі зазнає негативного впливу, про що свідчить досвід Аргентини та Австралії. Аргентина у 1997 році здійснила лібералізацію лоцманської діяльності. Протягом перших 3 років лібералізації відбулося 18 серйозних аварій (за попередні 20 років таких не було).

15.02.2017 рішенням Європарламенту та Ради ЄС (постанова 352/2017 ЄС) затверджені Правила надання портових послуг, що 03.03.2017 були опубліковані в офіційному виданні Європейського Союзу. Цими правилами у портах Європи

галузь виконання лоцманських проведення проголошено локально регульованим видом діяльності, що має бути вивільнений від впливу принципів вільної ринкової економіки та конкуренції, які призводять лише до зниження якості надання послуг. Зазначене рішення Європарламенту набрало чинності 24.03.2017 та починаючи з 24.03.2019 стає обов'язковим для виконання в усіх державах - членах ЄС.

Також, у звіті Антимонопольного комітету України за результатами дослідження системи кваліфікаційної підготовки морських лоцманів та їх професійної діяльності на ринку послуг лоцманського проведення визначено, що у країнах, де управління лоцманською галуззю забезпечує держава, рішення лоцмана насамперед спрямовані на безпеку, а лоцман концентрується на захисті життя, торгівлі та навколишнього середовища. У приватній лоцманській службі головною метою є отримання прибутку. Лоцман у конкурентній ситуації приймає рішення, базуючись у першу чергу на бізнес факторах, залишаючи без уваги всі інші.

Крім того, негативним фактором для демонополізації ринку лоцманських послуг є те, що у більшості згаданих вище країн розмір лоцманських тарифів/зборів формується з урахуванням позиції клієнта (судновласника). Коли лоцманський збір повністю формується в конкурентному середовищі, активізуються агенти і витрати збільшуються з ряду причин. Наприклад, в Аргентині лоцманські проведення суден на 100 % дорожчі, ніж в сусідньому Уругваї, незважаючи на те, що лоцмани надають послуги у тих же водах.

Уругвай суворо регулює лоцманську галузь за дуже простим національним законодавством. Або, наприклад, у Данії, яка запровадила конкуренцію у сфері надання лоцманських послуг, вартість лоцманських послуг зросла на 50 %, що офіційно визнано урядом країни.

За 2017 рік було надано 38 556 лоцманських послуг у морських портах України, за 2018 рік цей показник склав 35 014. Прибуток, отриманий від надання лоцманських послуг, склав у 2017 році – 30 456,2 тис. доларів США, у 2018 році – 30 526,5 тис. доларів США. У разі наявності конкуренції на цьому ринку можливе нанесення економічних збитків державі. Зокрема, ДП «АМПУ» будуть повністю або частково втрачені доходи від лоцманського збору, з яких підприємством сплачуються податок на прибуток (18 %) в середньому 5 480 тис. доларів США та дивіденди на користь держави: на сьогодні – 90 %, у 2018 – 75 %, у 2017 – 50 %.

Отже, єдиним шляхом попередження та уникнення погіршення рівня безпеки мореплавства та охорони навколишнього середовища і людського життя, реалізації принципу ефективного використання державного майна, недопущення нанесення економічних збитків державі та підвищення рівня безробіття є законодавче закріплення надання послуг з лоцманського проведення виключно державним підприємством.

Щодо проблеми 3.

На сьогодні, враховуючи статус причалів, як стратегічних об'єктів портової інфраструктури, механізм отримання причалів в оренду є досить складним та довготривалим. Це підтверджується тим, що лише один причал з 265 причалів,

що належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, знаходиться в оренді (причал № 9 в морському порту Рені).

Процедура оренди причалу на сьогодні складається з багатьох етапів, що включають формування переліків причалів, що можуть бути передані в оренду, надсилання заявок від потенційних орендодавців, розміщення оголошення, вивчення попиту, оголошення та проведення конкурсу, що займає від 40 до 90 днів та витрачає адміністративний ресурс.

На сьогодні в морському порту є об'єкти портової інфраструктури, що експлуатуються суб'єктами господарювання (портовими операторами) на правах оренди та є прилеглими по всій довжині причалу, та в сукупності технологічно забезпечують завершений цикл надання послуг. Крім цього, існують об'єкти портової інфраструктури, прилеглі по всій довжині причалу, що експлуатуються суб'єктами господарювання на праві власності. Отримання причалу в оренду суб'єктом господарювання, діяльність якого може не бути пов'язаною з обслуговуванням суден на відповідному причалі, може зумовити негативні наслідки для здійснення господарської діяльності. Запропоновані зміни дозволять активізувати залучення додаткових інвестицій у розвиток об'єктів портової інфраструктури морських портів України за участю суб'єктів господарювання, які тривалий час провадять свою діяльність, реалізують інвестиційні проекти на території морського порту, що в свою чергу сприятиме підвищенню конкурентоздатності та потенціалу морських портів в цілому.

Щодо проблеми 4.

Причиною виникнення проблеми довготривалої та витратної процедури оформлення земельних ділянок, які вже використовуються суб'єктами господарювання, що проходять процес корпоратизації на праві постійного користування є те, що, незважаючи на державну політику, спрямовану на корпоратизацію особливо важливих для економіки України підприємств, що передбачено Програмою діяльності Кабінету Міністрів України, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 29.09.2019 № 849, схваленою постановою Верховної Ради України 04.10.2019 № 188-IX, Основними засадами впровадження політики власності щодо суб'єктів господарювання державного сектору економіки, затвердженими 10 жовтня 2018 року Кабінетом Міністрів України, а також керівними принципами ОЕСР щодо корпоративного врядування на підприємствах державної форми власності, імплементація яких передбачена Указом Президента України від 08.11.2019 № 837/2019 «Про невідкладні заходи з проведення реформ та зміцнення держави», законодавством не передбачено механізм реєстрації права власності на земельні ділянки, що можуть вноситися до статутного капіталу суб'єкта господарювання державного сектору економіки в процесі корпоратизації. При цьому, відповідно до статті 82 Земельного кодексу України, юридичні особи (засновані громадянами України або юридичними особами України) можуть набувати у власність земельні ділянки для здійснення підприємницької діяльності у разі, зокрема, але не

включно, внесення земельних ділянок їх засновниками до статутного капіталу чи виникнення інших підстав, передбачених законом.

Відповідно до даних Державної служби статистики станом на 01.11.2019 в Україні налічується 3 758 державних підприємств. Відповідно до Програми діяльності Кабінету Міністрів України, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 29.09.2019 № 849, передбачається корпоратизація всіх державних підприємств, що провадять комерційну діяльність, шляхом перетворення їх в акціонерні товариства. Станом до 02.10.2019 (відповідно до додатку 2 Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації», на сьогодні втратив чинність) до корпоратизації пропонувалося близько 250 державних підприємств. Відсутність механізму реєстрації права власності на земельні ділянки, що можуть вноситися до статутного капіталу суб'єкта господарювання державного сектору економіки в процесі корпоратизації, породжує правову колізію щодо правового статусу земельної ділянки під об'єктами державної власності, що є внеском держави до статутного капіталу акціонерного товариства та оплачується акціями відповідно до законодавства.

Відповідно до статті 377 Цивільного кодексу України до особи, яка набула право власності на житловий будинок (крім багатоквартирного), будівлю або споруду, переходить право власності, право користування на земельну ділянку, на якій вони розміщені, без зміни її цільового призначення в обсязі та на умовах, встановлених для попереднього землевласника (землекористувача).

Отже, є потреба у врегулюванні правовідносин, що виникають з переходом прав на землю акціонерним товариствам, утвореним в процесі корпоратизації.

Основні групи (підгрупи), на які проблеми справляють вплив:

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

Вищезазначені проблеми обумовлені чинними правовими нормами, а тому не можуть бути вирішені за допомогою ринкових механізмів та чинних регуляторних актів.

II. Цілі державного регулювання

Ціллю прийняття проекту акта є:

- встановлення єдиних вимог та процедур, пов'язаних з поданням та актуалізацією інформації, яка вноситься до Реєстру морських портів України, з правовими наслідками за неподання такої інформації, з урахуванням мети

ведення Реєстру морських портів України для ефективного виконання суб'єктами, які повинні забезпечувати безпеку мореплавства, охорону навколишнього природного середовища, а також державний нагляд (контроль) завдань, покладених на них відповідно до законодавства;

- дотримання високих стандартів надання лоцманських послуг, забезпечення мореплавства та охорони навколишнього середовища і людського життя, враховуючи досвід провідних європейських країн та з метою реалізації принципу ефективного використання державного майна, збереження безпеки мореплавства на високому рівні;

- забезпечення можливості передачі в оренду причалів суб'єктам господарювання, що є власниками, концесіонерами (орендарями) технологічно пов'язаних об'єктів портової інфраструктури, що забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, а також прилеглих до причалу по всій його довжині за першочерговим правом;

- створення механізму для реєстрації права власності на земельні ділянки, що вносяться до статутного капіталу суб'єктів господарювання державного сектору економіки в процесі корпоратизації.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Альтернативи були розроблені за результатами обговорення вищезазначених проблем суб'єктами господарювання, що здійснюють діяльність в морських портах.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
	<p>Проблема 1 – відсутність чітких вимог та процедур, пов'язаних з поданням та актуалізацією інформації, яка вноситься до Реєстру морських портів, а також правових наслідків неподання такої інформації.</p>
Альтернатива 1	<p>Збереження чинного регулювання.</p> <p>Може призвести до негативних наслідків для безпеки функціонування морського порту, що забезпечується Адміністрацією морських портів України, та можливості оперативно реагувати на аварійні ситуації через те, що об'єкти портової інфраструктури та інші об'єкти, в тому числі підвищеної небезпеки, будуть використовуватися підприємствами, які не мають можливості організаційно та технічно надавати безпечні та якісні портові послуги та ефективно використовувати об'єкти портової інфраструктури.</p>

Альтернатива 2	<p>Прийняття проекту Закону України «Про корпоратизацію Адміністрації морських портів України».</p> <p>Дозволить встановити чіткі вимоги та процедури, пов'язані з поданням та актуалізацією інформації, яка вноситься до Реєстру морських портів, а також правові наслідки неподання такої інформації, з урахуванням мети ведення Реєстру морських портів України, для ефективного виконання суб'єктами, які повинні забезпечувати безпеку мореплавства, охорону навколишнього природного середовища, а також державний нагляд (контроль), завдань, покладених на них відповідно до законодавства, шляхом внесення змін до статті 6 Закону України «Про морські порти України».</p> <p>Забезпечить рівні права усіх суб'єктів господарювання, оскільки умови внесення відомостей до Реєстру та правила надання послуг у морських портах є однаковими та відкритими для усіх.</p>
<p>Проблема 2 – відсутність в законодавстві чіткої норми, яка б закріпила сформовану державну позицію щодо державної монополії на послуги з лоцманського проведення з метою уникнення негативного впливу конкуренції на сферу надання лоцманських послуг і, як наслідок, на забезпечення безпеки мореплавства.</p>	
Альтернатива 1	<p>Збереження чинного регулювання.</p> <p>У разі збереження чинного регулювання законодавчо не буде закріплена вже сформована державна позиція щодо державної монополії на послуги з лоцманського проведення, отже, будуть продовжуватися намагання суб'єктів господарювання демонополізувати цей ринок, що може призвести до зниження рівня безпеки мореплавства, підвищення вартості лоцманських послуг, зменшення відрахувань до бюджету.</p>
Альтернатива 2	<p>Прийняття проекту Закону України «Про корпоратизацію Адміністрації морських портів України».</p> <p>Дозволить на законодавчому рівні, шляхом внесення зміни до статті 19 Закону України «Про морські порти України», закріпити, що виключно суб'єктами господарювання державного сектору економіки надаються послуги з лоцманського проведення суден, що забезпечить дотримання високих стандартів надання лоцманських послуг, охорону</p>

	<p>навколишнього середовища і людського життя, враховуючи досвід провідних європейських країн та реалізацію принципу ефективного використання державного майна, збереження безпеки мореплавства на високому рівні.</p>
<p>Проблема 3 – відсутність можливості передачі в оренду причалів суб'єктам господарювання, що є власниками, концесіонерами (орендарями) технологічно пов'язаних об'єктів портової інфраструктури, що забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, а також прилеглих до причалу по всій його довжині за першочерговим правом.</p>	
Альтернатива 1	<p>Збереження чинного регулювання.</p> <p>Може призвести до отримання причалу в оренду суб'єктом господарювання, діяльність якого може не бути пов'язаною з обслуговуванням суден на відповідному причалі, що може зумовити негативні наслідки для здійснення господарської діяльності.</p>
Альтернатива 2	<p>Прийняття проекту Закону України «Про корпоратизацію Адміністрації морських портів України».</p> <p>Запропоновані зміни до статті 23 Закону України «Про морські порти України» дозволять активізувати залучення додаткових інвестицій у розвиток об'єктів інфраструктури морських портів України за участі суб'єктів господарювання, які тривалий час провадять свою діяльність, реалізують інвестиційні проекти на території морського порту, що в свою чергу сприятиме підвищенню конкурентоздатності та потенціалу морських портів в цілому.</p>
<p>Проблема 4 – відсутність механізму оформлення земельних ділянок, що вносяться до статутних капіталів суб'єктів господарювання, що проходять процес корпоратизації.</p>	
Альтернатива 1	<p>Збереження чинного регулювання.</p> <p>При збереженні чинного регулювання проблема не буде вирішена, адже механізму реалізації права набувати у власність земельні ділянки у разі внесення земельних ділянок їх засновниками до статутного капіталу відповідно до статті 82 Земельного кодексу України в законодавстві не передбачено.</p> <p>У разі відсутності механізму реєстрації права власності на земельні ділянки, що можуть вноситися до статутного капіталу суб'єкта господарювання державного сектору економіки в</p>

	процесі корпоратизації, під об'єктами нерухомого майна, правовий режим використання земельної ділянки та майна, що знаходиться на ній, буде відмінним.
Альтернатива 2	<p>Прийняття проекту Закону України «Про корпоратизацію Адміністрації морських портів України».</p> <p>Внесення змін до статей 27, 28 Закону України «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень» дозволить створити механізм реєстрації права власності на земельні ділянки, що вносяться до статутного капіталу суб'єктів господарювання державного сектору економіки в процесі корпоратизації.</p>

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Проблема 1 – відсутність чітких вимог та процедур, пов'язаних з поданням та актуалізацією інформації, яка вноситься до Реєстру морських портів, а також правових наслідків неподання такої інформації		
Альтернатива 1	Відсутні	<p>1) Відсутність чіткого переліку інформації, що повинна подаватися суб'єктами господарювання, що здійснюють діяльність в морському порту, для моніторингу з боку держави стану безпеки мореплавства в морських портах;</p> <p>2) Відсутність правових наслідків у разі неподання актуалізованої інформації до Реєстру морських портів України призводить до ігнорування цих вимог суб'єктами, що мають</p>

		<p>подавати таку інформацію, що призводить до порушень у сфері безпеки мореплавства та охорони навколишнього природного середовища;</p> <p>3) Ризики погіршення безпеки у морських портах, враховуючи, що передумовою внесення відомостей про морські термінали та портові оператори до Реєстру морських портів України є надання цими суб'єктами документів, що підтверджують їх можливість безпечно експлуатувати об'єкти портової інфраструктури, взаємодіяти з іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють діяльність в порту, проводити небезпечні роботи та здійснювати діяльність з об'єктами підвищеної небезпеки, не завдаючи при цьому негативних наслідків для безпеки функціонування морського порту, та оперативно реагувати на аварійні ситуації, вплив на міжнародну торгівлю.</p>
<p>Альтернатива 2 прийняття проекту Закону України «Про корпоратизацію</p>	<p>1) Встановлення чітких вимог та процедур, пов'язаних з поданням та актуалізацією інформації, яка вноситься до Реєстру морських</p>	<p>Відсутні</p>

<p>Адміністрації морських портів України»</p>	<p>портів, які є рівними для усіх суб'єктів господарювання;</p> <p>2) Встановлення правових наслідків у разі неподання актуалізованої інформації стимулюватиме суб'єктів господарювання відстежувати та завчасно турбуватися про дійсність документів, на підставі яких їх було включено до Реєстру морських портів України, що стане додатковим механізмом для підтримання безпеки мореплавства, охорони навколишнього природного середовища;</p> <p>3) Забезпечення безпеки у морських портах, враховуючи, що передумовою внесення до Реєстру морських портів відомостей про морські термінали та портові оператори є надання цими суб'єктами документів, що підтверджують їх можливість безпечно експлуатувати об'єкти портової інфраструктури, взаємодіяти з іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють діяльність в порту, проводити небезпечні роботи та здійснювати діяльність з об'єктами підвищеної небезпеки, не завдаючи при цьому негативних наслідків для безпеки функціонування морського порту, та оперативно реагувати на аварійні ситуації;</p> <p>4) Позитивний вплив на позиції України у міжнародних рейтингах та виконання міжнародних зобов'язань.</p>	
---	---	--

<p>Проблема 2 – відсутність в законодавстві чіткої норми, яка б закріпила сформовану державну позицію щодо державної монополії на послуги з лоцманського проведення з метою уникнення негативного впливу конкуренції на сферу надання лоцманських послуг і, як наслідок, на забезпечення безпеки мореплавства.</p>		
Альтернатива 1	Відсутні	<p>У разі збереження чинного регулювання законодавчо не буде закріплена вже сформована державна позиція щодо державної монополії на послуги з лоцманського проведення, отже, будуть продовжуватися намагання суб'єктів господарювання демонополізувати цей ринок, що може призвести до:</p> <ul style="list-style-type: none"> - зниження безпеки мореплавства; - підвищення вартості лоцманських послуг; - зменшення відрахувань до бюджету; - негативного впливу на позиції України у міжнародних рейтингах та виконання міжнародних зобов'язань, адже відповідно до позицій комісії Європарламенту, Європейської Асоціації Морських лоцманів та кращих міжнародних практик лоцманські послуги повинні бути

		<p>вивільнені від принципів вільної економіки;</p> <p>- неможливість ефективно використовувати державне майно, що забезпечує функціонування лоцманської служби;</p> <p>- порушення принципів розумної державної політики зайнятості.</p>
Альтернатива 2	<p>У разі прийняття Закону України «Про корпоратизацію Адміністрації морських портів України» законодавчо буде закріплено вже сформовану державну позицію щодо державної монополії на послуги з лоцманського проведення:</p> <ul style="list-style-type: none"> - позитивний вплив на позиції України у міжнародних рейтингах та виконання міжнародних зобов'язань, адже відповідно до позицій комісії Європарламенту, Європейської Асоціації Морських лоцманів та кращих міжнародних практик лоцманські послуги повинні бути вивільнені від принципів вільної економіки; - збереження безпеки мореплавства на високому рівні; - можливість ефективно використовувати державне майно, що забезпечує функціонування лоцманської служби; 	Відсутні

	<p>– збереження надходжень до державного бюджету від надання послуг лоцманського проведення суден. Прибуток, отриманий від надання лоцманських послуг, склав у 2017 році – 30 456,2 тис. доларів США, у 2018 році – 30 526,5 тис. доларів США, з яких ДП «АМПУ» сплачувалися податок на прибуток (18 %) та дивіденди на користь держави (на сьогодні 90 %);</p> <p>– дотримання принципів розумної державної політики зайнятості.</p>	
<p>Проблема 3 – відсутність можливості передачі в оренду причалів суб'єктам господарювання, що є власниками, концесіонерами (орендарями) технологічно пов'язаних об'єктів портової інфраструктури, що забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, а також прилеглих до причалу по всій його довжині за першочерговим правом.</p>		
Альтернатива 1	Відсутні	<p>Нестабільність господарської діяльності в морських портах у разі отримання в оренду причалу суб'єктом господарювання діяльність якого може бути не пов'язаною з обслуговуванням суден на відповідному причалі.</p>
Альтернатива 2	<p>Забезпечення стабільної та сталої господарської діяльності в морських портах України підвищує рівень їх прибутковості, що в подальшому вплине на рівень надходжень до державного</p>	Відсутні

	бюджету України у вигляді податків.	
Проблема 4 – відсутність механізму оформлення земельних ділянок, що вносяться до статутних капіталів суб'єктів господарювання, що проходять процес корпоратизації.		
Альтернатива 1	Відсутні	У разі відсутності механізму реєстрації права власності на земельні ділянки, що можуть вноситися до статутного капіталу суб'єкта господарювання державного сектору економіки в процесі корпоратизації, під об'єктами нерухомого майна, правовий режим використання земельної ділянки та майна, що знаходиться на ній, буде відмінним.
Альтернатива 2	Встановлення механізму оформлення земельних ділянок, що вносяться до статутних капіталів суб'єктів господарювання державного сектору економіки. Надходження до бюджету у вигляді дивідендів, що сплачуються акціонерними товариствами.	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Проблема 1					
Кількість суб'єктів господарювання,	117	115	-	-	232

що підпадають під дію регулювання, одиниць					
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	50,5%	49,5%	-	-	100
Проблема 2					
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	1	11000*			11001
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,01%	99,99%			100
<p><i>*неможливо точно порахувати адже не відомо яка кількість суб'єктів господарювання будуть отримувати послуги з лоцманського проведення суден. Кількість суб'єктів вирахована на основі даних про кількість суден які отримували послуги з лоцманського проведення за 2016-2018 роки.</i></p>					
Проблема 3					
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	116	-	-	-	116
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	100	-	-		100
Проблема 4					
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під	250	-	-	-	250

дію регулювання, одиниць					
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	100	-	-	-	100
Вид альтернативи	Вигоди			Витрати	
<p>Проблема 1 – відсутність чітких вимог та процедур, пов'язаних з поданням та актуалізацією інформації, яка вноситься до Реєстру морських портів, а також правових наслідків неподання такої інформації</p>					
Альтернатива 1	Відсутні			Відсутність чітких вимог та процедур, пов'язаних з поданням та актуалізацією інформації, яка вноситься до Реєстру морських портів, які були б рівними для усіх суб'єктів господарювання.	
Альтернатива 2	Встановлення чітких вимог та процедур, пов'язаних з поданням та актуалізацією інформації, яка вноситься до Реєстру морських портів, які є рівними для усіх суб'єктів господарювання.			Витрати будуть полягати у необхідності надсилання суб'єктом господарювання документів та копіюванні, в середньому, 50 аркушів відповідних документів.	
<p>Проблема 2 – відсутність в законодавстві чіткої норми, яка б закріпила сформовану державну позицію щодо державної монополії на послуги з лоцманського проведення з метою уникнення негативного впливу конкуренції на сферу надання лоцманських послуг і, як наслідок, на забезпечення безпеки мореплавства.</p>					
Альтернатива 1	Відсутні			У разі збереження чинного регулювання законодавчо не буде закріплено вже сформовану державну позицію щодо державної монополії на послуги з лоцманського проведення, отже, будуть	

		<p>продовжуватися намагання суб'єктів господарювання монополізувати цей ринок, що може призвести до зниження рівня безпеки мореплавства, підвищення вартості лоцманських послуг, відсутності гарантій забезпечення послуг з лоцманського проведення у менш прибуткових портах.</p>
Альтернатива 2	<p>1) Буде забезпечено стабільний високий рівень безпеки мореплавства з надання послуг лоцманського проведення морськими лоцманами, які не знаходяться під тиском конкуренції.</p> <p>2) Ціна на послуги з лоцманського проведення не буде суттєво змінюватися.</p> <p>3) Послуги з лоцманського проведення будуть забезпечені навіть у менш прибуткових портах (порти Дунайського регіону, Скадовськ, Білгород-Дністровський)</p>	Відсутні
<p>Проблема 3 – відсутність можливості передачі в оренду причалів суб'єктам господарювання, що є власниками, концесіонерами (орендарями) технологічно пов'язаних об'єктів портової інфраструктури, що забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, а також прилеглих до причалу по всій його довжині за першочерговим правом.</p>		
Альтернатива 1	Відсутні	Зарегульована процедура отримання в оренду причалу.
Альтернатива 2	Спрощення процедури отримання в оренду причалів	Відсутні

Проблема 4 - відсутність механізму оформлення земельних ділянок, що вносяться до статутних капіталів суб'єктів господарювання, що проходять процес корпоратизації.		
Альтернатива 1	Відсутні	Відсутність механізму оформлення земельних ділянок, що вносяться до статутних капіталів суб'єктів господарювання державного сектору економіки, що проходять процес корпоратизації.
Альтернатива 2	Буде забезпечено можливість оформлення земельних ділянок, що вносяться до статутних капіталів суб'єктів господарювання державного сектору економіки, що проходять процес корпоратизації.	Відсутні

ВИТРАТИ

на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта (розрахунок проведено, виходячи з мінімальних витрат)

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
Проблема 1			
1	Витрати на копіювання документів, які подаються суб'єктами господарювання для внесення відомостей до Реєстру морських портів (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	60*	300
2	Витрати на направлення копій документів рекомендованим листом до ДП «АМПУ», гривень	47**	235
3	РАЗОМ	107	535

4	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	231	231****
5	Сумарні додаткові витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва на виконання регулювання, гривень	24717	123585
<p>Проблема 2 – витрати відсутні, адже встановлення регулювання не призведе до збільшення ціни на послуги з лоцманського проведення для суб'єктів, які отримують такі послуги, а також не призведе до інших додаткових витрат як суб'єктів, що отримують такі послуги, так і суб'єкта, що їх надає.</p>			
Проблема 3			
1	Витрати на копіювання та друк документів, які подаються суб'єктами господарювання до ДП «АМПУ» для отримання причалу в оренду, гривень	72*	-
2	Витрати на направлення копій документів рекомендованим листом до ДП «АМПУ», гривень	47**	-
3	РАЗОМ	119	-
4	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	116	-
5	Сумарні додаткові витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва на виконання регулювання, гривень	13840	-
Проблема 4			
1	Витрати на копіювання та друк документів, які необхідні для проведення державної реєстрації права власності на земельну ділянку суб'єктами господарювання, гривень	60*	-
2	Адміністративний збір за проведення державної реєстрації, гривень	210***	-
3	РАЗОМ	270	-

4	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	≈250****	-
5	Сумарні додаткові витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва на виконання регулювання, гривень	56700	-

*Розрахунок проводився, виходячи з середньої ринкової вартості копіювання одного аркуша документу (1,20 грн.).

**Розрахунок проводився, виходячи з вартості пересилки рекомендованим листом пакету документів вагою до 1 кг згідно з тарифами "УКРПОШТА" в межах України, який дорівнює 47 грн (https://calc.ukrposhta.ua/domestic-calculator?_ga=2.51808745.1188376962.1577092107-1928804857.1575294761).

*** Розрахунок проводився, виходячи з того, що адміністративний збір за реєстрацію права власності на одну земельну ділянку складає 0,1 прожиткового мінімуму для працездатних осіб (210 грн), відповідно до статті 7 Закону України «Про державний бюджет України на 2020 рік» прожитковий мінімум для працездатних осіб: з 1 січня 2020 року становитиме 2 102 гривні.

**** Кількість суб'єктів господарювання може варіюватись.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Проблема 1	
Альтернатива 1.	Відсутні
Альтернатива 2.	24717
Проблема 2	
Альтернатива 1.	Відсутні
Альтернатива 2.	Відсутні
Проблема 3	
Альтернатива 1.	Відсутні
Альтернатива 2.	13840

Проблема 4	
Альтернатива 1.	Відсутні
Альтернатива 2.	56700

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	1	Збереження чинного регулювання не дає змоги досягнути поставлених цілей державного регулювання
Альтернатива 2	4	Прийняття проекту Закону дасть можливість досягнути цілей державного регулювання

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Проблема 1			
Альтернатива 1	Збереження чинного регулювання Для держави: Відсутні Для суб'єктів господарювання: Ситуація залишиться на існуючому рівні.	Втрати держави пов'язані насамперед з відсутністю чітких вимог, процедур та правових наслідків, пов'язаних з поданням та актуалізацією інформації, яка вноситься до Реєстру морських портів України,	Альтернатива 1 займає останнє місце у рейтингу, адже її реалізація забезпечить узгоджене нормативно-правове регулювання відносин, що виникають у процесі наповнення відомостями та веденням Реєстру морських портів України.

		<p>що не дозволяє в повній мірі здійснювати моніторинг наявності у таких суб'єктів усіх документів, що підтверджують їх можливості для безпечної експлуатації причалів, інших установок та обладнання, що містять ознаки об'єктів підвищеної небезпеки, отже з'являється загроза виникнення аварійних ситуацій, які призводять як до збитків суб'єктів господарювання, так і до збитків держави.</p> <p>Для суб'єктів господарювання витрати пов'язані насамперед з відсутністю чітких вимог та процедур, пов'язаних з поданням та актуалізацією інформації, яка вноситься до Реєстру морських портів, які були б рівними для усіх</p>	
--	--	---	--

		суб'єктів господарювання	
Альтернатива 2	<p>Для держави: Удосконалення ідентифікації суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність у морських портах, та моніторингу їх відповідності вимогам законодавства. Зменшення рівня аварійних ситуацій та катастроф. Зменшення ризиків забруднення навколишнього природного середовища. Покращення позицій України у міжнародних рейтингах.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: Удосконалені та більш чіткі вимоги та процедури, пов'язані з поданням та актуалізацією інформації, яка вноситься до Реєстру морських портів України, які є рівними та однаковими для усіх суб'єктів.</p>	<p>Для держави: Відсутні</p> <p>Для суб'єктів господарювання: плата за підготовку та надсилання відповідних документів.</p>	<p>Альтернатива 2 займає перше місце у рейтингу, адже її реалізація забезпечить узгоджене нормативно-правове регулювання відносин, що виникають у процесі наповнення відомостями та веденням Реєстру морських портів України; дозволить встановити чіткі вимоги та процедури, пов'язані з поданням та актуалізацією інформації та правових наслідків її неподання.</p>
Проблема 2			

Альтернатива 1	<p>Вигоди для держави: відсутні.</p> <p>Вигоди для суб'єктів господарювання: відсутні.</p>	<p>Витрати для держави суб'єктів господарювання полягають у тому, що у разі збереження чинного регулювання, законодавчо не буде закріплено вже сформовану державну позицію щодо державної монополії на послуги з лоцманського проведення, отже, будуть продовжуватися намагання суб'єктів господарювання демонополізувати цей ринок, що може призвести до зниження рівня безпеки мореплавства, підвищення вартості лоцманських послуг, зменшення відрахувань до бюджету.</p>	<p>Альтернатива 1 займає останнє місце у рейтингу, адже збереження чинного регулювання породжуватиме підстави для суб'єктів господарювання звертатися з пропозиціями щодо демонополізації ринку послуг з лоцманського проведення. Демонополізація ринку, в свою чергу, може призвести до зниження рівня безпеки мореплавства, підвищення вартості лоцманських послуг, зменшення відрахувань до бюджету.</p>
Альтернатива 2	<p>Вигоди для держави: позитивний вплив на позиції України у міжнародних рейтингах та виконання міжнародних зобов'язань;</p>	<p>Витрати для держави: відсутні.</p> <p>Витрати для суб'єктів господарювання: відсутні.</p>	<p>Альтернатива 2 займає перше місце у рейтингу. Законодавчо буде закріплено вже сформовану державну позицію щодо державної монополії на</p>

	<p>збереження безпеки мореплавства на високому рівні; можливість ефективно використовувати державне майно, що забезпечує функціонування лоцманської служби; збереження надходжень до державного бюджету від надання послуг лоцманського проведення суден; дотримання принципів розумної державної політики зайнятості.</p> <p>Вигоди для суб'єкта господарювання: буде забезпечено стабільний високий рівень безпеки мореплавства; ціна на послуги з лоцманського проведення не буде суттєво змінюватися; послуги з лоцманського проведення будуть забезпечені навіть у менш</p>		<p>послуги лоцманського проведення.</p> <p>3</p>
--	---	--	--

	прибуткових портах (порти Дунайського регіону, Скадовськ, Білгород-Дністровський)		
Проблема 3			
Альтернатива 1	Вигоди для держави: відсутні. Вигоди для суб'єктів господарювання: відсутні.	Витрати для держави суб'єктів господарювання: Зарегульована процедура отримання в оренду причалу. Нестабільність господарської діяльності в морських портах у разі отримання в оренду причалу суб'єктом господарювання, діяльність якого може бути не пов'язаною з обслуговуванням суден на відповідному причалі.	Альтернатива 1 займає останнє місце у рейтингу, адже не дозволяє досягнути цілі державного регулювання.
Альтернатива 2	Вигода для держави суб'єктів господарювання полягає в спрощенні процедури отримання причалу в оренду та забезпеченні стабільності господарської	Витрати для держави: відсутні. Витрати для суб'єктів господарювання: плата за підготовку надсилання відповідних документів.	Альтернатива 2 займає перше місце у рейтингу, адже запропоновані зміни дозволять активізувати залучення додаткових інвестицій у розвиток об'єктів інфраструктури морських портів України за участі

	діяльності в морських портах.		суб'єктів господарювання, які тривалий час провадять свою діяльність, реалізують інвестиційні проекти на території морського порту, що в свою чергу сприятиме підвищенню конкурентоздатності та потенціалу морських портів в цілому.
Проблема 4			
Альтернатива 1	Вигоди для держави: відсутні. Вигоди для суб'єктів господарювання: відсутні.	Витрати для держави та суб'єктів господарювання: відсутність механізму оформлення земельних ділянок, що вносяться до статутних капіталів суб'єктів господарювання державного сектору економіки, що проходять процес корпоратизації. Відсутні.	Альтернатива 1 займає останнє місце у рейтингу, адже не дозволяє досягнути цілі державного регулювання
Альтернатива 2	Вигоди для держави: зменшення адміністративного навантаження на державні органи, що задіяні в процесі оформлення	Витрати для держави: відсутні. Витрати для суб'єктів господарювання: плата за підготовку та	Альтернатива 2 займає перше місце у рейтингу, адже запропоновані зміни дозволять створити механізм реєстрації права власності на земельні ділянки, що вносяться до

	<p>земельних ділянок, надходження до бюджету у вигляді дивідендів, що сплачуються акціонерними товариствами.</p> <p>Вигоди для суб'єктів господарювання: полягають у встановленні механізму оформлення земельних ділянок, що вносяться до статутних капіталів суб'єктів господарювання державного сектору економіки.</p>	<p>надсилання відповідних документів та сплата адміністративного збору.</p>	<p>статутного капіталу суб'єктів господарювання державного сектору економіки в процесі корпоратизації.</p>
<p>Рейтинг</p>	<p>Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи</p>	<p>Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта</p>	
<p>Альтернатива 1</p>	<p>Збереження чинного регулювання не дозволить вирішити існуючі проблеми</p>	<p>X</p>	
<p>Альтернатива 2</p>	<p>Обрана альтернативна сприятиме усуненню існуючих проблем та досягненню цілей державного регулювання</p>	<p>Не прогнозується негативний вплив зовнішніх чинників на дію запропонованого законопроекту.</p>	

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблем, є прийняття регуляторного акта та фактична реалізація його положень.

Проектом акта передбачається:

- удосконалити чинне законодавство, з метою впорядкування суспільних відносин у сфері функціонування морських портів, шляхом внесення змін до законів України «Про інвестиційну діяльність», «Про приватизацію державного і комунального майна», «Про оренду державного і комунального майна», «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень», «Про морські порти України», зокрема, законопроектом пропонується внести зміни щодо:

- уточнення переліків документів, які вимагаються для включення портового оператора (морського терміналу) до Реєстру морських портів України, та виключного (вичерпного) переліку випадків виключення портового оператора (морського терміналу) з Реєстру морських портів України, що сприятиме підвищенню якості надання портових послуг. Портові послуги в морських портах будуть надаватися підприємствами, які мають для цього відповідне обладнання та організаційні можливості та які виконали всі передбачені законодавством вимоги щодо забезпечення безпеки. Механізм дії запропонованого регулювання полягає в тому, що з прийняттям регуляторного акта буде здійснюватися перевірка наявності у портового оператора, що планує одержати спеціалізовану послугу, передбачених національним законодавством та міжнародними нормами документів, які підтверджують забезпечення портовим оператором вимог безпеки мореплавства, морської безпеки, екологічної безпеки, пожежної безпеки, цивільного захисту, охорони праці та перевезення небезпечних вантажів;

- закріплення норми, що виключно суб'єктами господарювання державного сектору економіки надаються послуги з лоцманського проведення суден. Механізм дії запропонованого регулювання полягає в тому, що з прийняттям регуляторного акта буде обмежено можливість суб'єктів господарювання приватного сектору надавати послуги на ринку лоцманського проведення, вільна конкуренція в якому є загрозою для безпеки мореплавства;

- надання орендодавцю можливості приймати рішення щодо передачі в оренду причалу на строк до 49 років власникам/концесіонерам/орендарям майна морських терміналів, якщо такий термінал прилягає до причалу та такий причал технологічно забезпечує завершений цикл надання послуг за першочерговим правом, за наявності відповідних умов. Неотримання такими суб'єктами господарювання причалу в оренду може зумовити негативні наслідки для здійснення господарської діяльності;

- закріплення механізму оформлення земельних ділянок, що вносяться до статутних капіталів суб'єктів господарювання, що проходять процес корпоратизації. Механізм дії запропонованого регулювання полягає в тому, що з прийняттям регуляторного акта суб'єкти господарювання, які знаходяться в процесі корпоратизації, зможуть на підставі відомостей з Державного реєстру речових прав на нерухоме майно щодо права постійного користування цими земельними ділянками суб'єктом господарювання державного сектору економіки, у відношенні якого проведена корпоратизація, та рішення

розпорядника земельних ділянок про надання їх у власність звертатися до державного реєстратора для оформлення земельних ділянок.

При цьому, розв'язання визначених в розділі I Аналізу регуляторного впливу проблем забезпечать такі заходи:

1. Організаційні заходи для впровадження регулювання:

забезпечити інформування громадськості та суб'єктів господарювання про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення у засобах масової інформації та розміщення на порталі Верховної Ради України.

2. Заходи, які необхідно здійснити суб'єктам господарювання:

ознайомитися з вимогами регулювання (пошук та опрацювання регуляторного акта в мережі Інтернет);

вчасно подавати актуалізовану інформацію, що передбачена проектом акта.

Ризику впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає.

Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується.

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 бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

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

Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання (Додаток 4 (Тест малого підприємництва) до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта) не проводився, оскільки не передбачається запровадження нового обов'язкового регулювання. Оцінка вигід і витрат для суб'єктів господарювання здійснена в рамках Розділу III. (Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей).

Прийняття та оприлюднення проекту Закону в установленому порядку забезпечить доведення його вимог до суб'єктів господарювання, центральних та місцевих органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування.

Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів.

Прийняття проекту Закону не призведе до неочікуваних результатів і не потребуватиме додаткових витрат з державного бюджету.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується.

БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ (Щодо проблеми 4)

на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємництва

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання:

Місцева державна адміністрація

(назва державного органу)

Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідно її категорії * (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедур регулювання	Витрати на адміністрування регулювання (за рік), гривень
1. Опрацювання заяви про надання земельної ділянки у власність	22 дні *(176 год.)	52**	1	250	2 288 000
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:	X	X	X	X	X
камеральні	X	X	X	X	X
виїзні	X	X	X	X	X
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення	X	X	X	X	X

вимог регулювання					
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	X	X	X	X	X
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	X	X	X	X	X
6. Підготовка звітності за результатами регулювання	X	X	X	X	X
7. Інші адміністративні процедури (уточнити)	X	X	X	X	X

*Відповідно до законодавства звернення розглядається протягом 30 календарних днів (21-22 робочих дні).

** Вартість однієї години робочого часу співробітника Місцевої державної адміністрації розраховано на підставі даних розміру прожиткового мінімуму для працездатних осіб, встановленого Законом України «Про Державний бюджет України на 2020 рік», що складає 2027 гривень та з урахуванням постанови Кабінету Міністрів України «Питання оплати праці працівників державних органів» від 18.01.2017 № 15 (із змінами) відповідно до якої посадовий оклад головного спеціаліста державного органу визначаються шляхом множення мінімального розміру посадового окладу групи 9 у державних органах, юрисдикція яких поширюється на територію одного або кількох районів, міст обласного значення, який становить два розміри прожиткового мінімуму для працездатних осіб на відповідний коефіцієнт $((2027 + 2027) * 2,27 = 9203)$.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії цього регуляторного акта встановлюється на необмежений термін, оскільки він регулює відносини, які мають пролонгований характер. Зміна строку дії регуляторного акта можлива в разі зміни міжнародно-правових актів чи законодавчих актів України.

Термін набрання чинності регуляторним актом – Закон набиратиме чинності з дня його офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акту буде здійснюватися шляхом збору та аналізу статистичних даних стосовно таких показників:

розмір надходжень до державного та місцевого бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією регуляторного акта;

кількість власників морських терміналів, портових операторів, в яких наявні усі необхідні документи щодо експлуатації морських терміналів;

кількість наданих лоцманських послуг та рівень якості щодо їх надання;

кількість аварійних ситуацій, що виникли при наданні послуг з лоцманського проведення;

кількість суб'єктів господарювання, що виявили бажання взяти в оренду причали, які внесені до статутного капіталу Адміністрації морських портів;

кількість укладених договорів оренди щодо причалів, які внесені до статутного капіталу Адміністрації морських портів;

розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання державного сектору економіки, що проходять процес корпоратизації для реєстрації земельних ділянок, що внесені до статутного капіталу;

кількість земельних ділянок, що зареєстровані за суб'єктами господарювання державного сектору економіки, що проходять процес корпоратизації;

рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень регуляторного акта – високий, оскільки повідомлення про оприлюднення проекту Закону та аналіз регуляторного впливу акта розміщено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

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

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через рік після набрання чинності Закону України шляхом статистичного аналізу показників, визначених розділом VIII.

Повторне відстеження буде здійснене через два роки після набрання чинності Закону України, в результаті якого відбудеться порівняння показників базового та повторного відстеження. У разі виявлення нерегульованих та проблемних питань шляхом аналізу якісних показників дії цього акта, ці питання будуть врегульовані шляхом внесення відповідних змін.

Періодичне відстеження буде здійснюватися раз на три роки, починаючи з дня виконання заходів з повторного відстеження. Установлені кількісні та якісні

значення показників результативності акта порівнюватимуться із значеннями аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

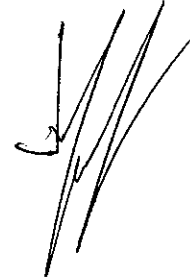
Вид даних, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності – статистичні.

У разі надходження пропозицій та зауважень щодо вирішення неврегульованих або проблемних питань буде розглядатись необхідність внесення відповідних змін.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством інфраструктури України протягом усього строку його дії.

Міністр інфраструктури України

«__» _____ 2020 року



Владислав КРИКЛІЙ

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Пошук 🔍

Для людей з порушенням зору 👁

Про нас Діяльність Галерея Бізнес Рольові іграшки Євроінтеграція Проектні офіси EN



Повідомлення про оприлюднення проекту Закону України

«Про корпоративацію Адміністрації морських портів України»

42. Дієвий від 2019. 18.02.19

Оголосити акт Регуляторна діяльність Підприємство/установлення

Проект Закону України «Про корпоративацію Адміністрації морських портів України». Цьлі - проект акту розроблено за власною ініціативою Міністерства Інфраструктури України.

Проект акта спрямований на врегулювання відносин, пов'язаних з питаннями утворення та діяльності акціонерного товариства «Адміністрація морських портів України», що забезпечує функціонування морських портів, а також створення умов щодо підвищення ефективності його функціонування для задоволення потреб національної економіки та досягнення цілі 7.4 «Українці отримують більше доходів від управління державною власністю в їх інтересах», що визначена Програмою діяльності Кабінету Міністрів України, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 29.09.2019 № 849, схваленою постановою Верховної Ради України 04.10.2019 № 189-IX.

Розробником проекту акта є Департамент управління об'єктами державної власності Мінінфраструктури.

Проект акта розміщено на офіційному сайті Міністерства Інфраструктури (mib.gov.ua) у розділі «Регуляторна діяльність».

Звернення та пропозиції до проекту акта прохання надавати на адресу Департаменту управління об'єктами державної власності, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14, тел: 067-915-90-04.

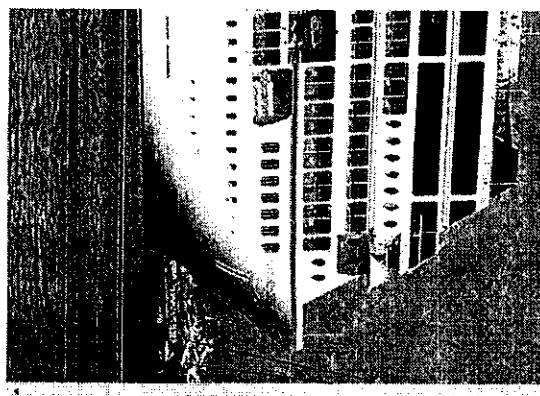
Звернення та пропозиції від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань приймаються протягом 30 календарних днів з дня опублікування проекту акта у публічному табло енергетичному вигляді.

ВСЮГОЛОШЕННЯ

Поділіться сторінкою

- Загалуєзани
- Автобильний та мський транспорт
- Дорожнє господарство
- Залізничний транспорт
- Водний транспорт
- Авіатранспорт
- Пшчтовий зв'язок

- За темами
- Безпека на транспорті
- Аварії
- Відкриті дані
- Рольові іграшки
- Дозволи
- Дорадчі об'єкти
- Євроінтеграція
- Регуляторна діяльність
- Закупівлі
- Інформаційні технології
- Міжнародні зв'язки



ПРОГНОЗ ВПЛИВУ

реалізації проекту Закону «Про корпоратизацію Адміністрації морських портів України» на ключові інтереси заінтересованих сторін

1. Суть проекту Закону

Акт спрямований на регулювання відносин, пов'язаних з питаннями утворення та діяльності акціонерного товариства «Адміністрація морських портів України» (далі – АТ «АМПУ»), а також створення умов щодо підвищення ефективності його функціонування для задоволення потреб національної економіки.

Проектом акта пропонується:

1) встановити, яке майно сформує статутний капітал АТ «АМПУ»;

2) визначити особливості щодо порядку переоформлення майна та речових прав за АТ «АМПУ» та встановити обмеження щодо розпорядження таким майном;

3) встановити можливість АТ «АМПУ» користуватися дозвільними документами та ліцензіями, що були видані державному підприємству «Адміністрація морських портів України», в межах строку їх дії.

Також, проектом пропонується удосконалити діюче законодавство, з метою впорядкування суспільних відносин у сфері функціонування морських портів, шляхом внесення змін до законів України «Про інвестиційну діяльність», «Про приватизацію державного і комунального майна», «Про оренду державного і комунального майна», «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень», «Про морські порти України», зокрема, законопроектом пропонується внести зміни щодо:

- включення причалів, пірсів, інших видів причальних споруд залізничних та автомобільних під'їзних шляхів, буксирів, криголамів, інших суден портового флоту, ліній зв'язку, засобів тепло-газо, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій з переліку стратегічних об'єктів портової інфраструктури та, відповідно, з переліку об'єктів, що не підлягають приватизації;

- уточнення переліків документів, які вимагаються для включення портового оператора (морського терміналу) до Реєстру морських портів України та виключного (вичерпного) переліку випадків виключення портового оператора (морського терміналу) з Реєстру морських портів України;

- закріплення за Мінінфраструктури повноваження визначати межі територій морських портів, уточнення порядку визначення меж територій морських портів, передбачивши використання системи УСК 2000 при визначенні меж;

- закріплення норми, що виключно суб'єктами господарювання державного сектору економіки надаються послуги з: регулювання руху суден, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, картографічного забезпечення мореплавства, лоцманського проведення суден;
- надання орендодавцю можливості приймати рішення щодо передачі, в оренду причалу на строк до 49 років власникам/концесіонерам/орендарям майна морських терміналів, якщо такий термінал прилягає до причалу та такий причал технологічно забезпечує завершений цикл надання послуг за першочерговим правом, за наявності відповідних умов.
- визначення видів об'єктів портової інфраструктури, в які може здійснюватися інвестування на компенсаційній основі.

2. Вплив проекту Закону на ключові інтереси усіх заінтересованих сторін:

Заінтересована сторона	Ключовий інтерес	Очікуваний (позитивний чи негативний) вплив на ключовий інтерес із зазначенням передбачуваної динаміки змін основних показників (у числовому або якісному вимірі)		Пояснення (чому саме реалізація акта призведе до очікуваного впливу)
		короткостроковий вплив (до року)	середньостроковий вплив (більше року)	
Портові оператори (стивідорні компанії)	Можливість отримати причал в оренду за першочерговим правом	+	+	Встановлюється можливість надання в оренду причалу на строк до 49 років власникам/концесіонерам/орендарям майна морських терміналів, якщо такий термінал прилягає до причалу та такий причал технологічно забезпечує завершений цикл надання послуг за першочерговим правом, за наявності відповідних умов.

Судновласники	Розвинута морського порту інфраструктура	+	+	Концепція проекту Закону передбачає положення які дозволять збільшити інвестиційні можливості Адміністрації морських портів України, що дозволить профінансувати необхідні капітальні інвестиції, виконати інвестиційні зобов'язання в рамках виконання суміжних проектів із приватними інвесторами, при цьому узгодити компанію – від надмірного тягарю обслуговування кредитного ресурсу. Проектом закону, зокрема, пропонується встановити граничну межу відрахування частини чистого прибутку (доходу) до Державного бюджету України у розмірі не більше 30 відсотків, що дозволить використовувати вивільнені ресурси на розвиток інфраструктури порту, якою користуються судновласники.
Адміністрація морських портів	Перетворення морських портів з компанії, що забезпечує утримання об'єктів портової інфраструктури на компанію, що розвиває порти, закладення основи для подальшого переходу на модель «порт-лендлорд»	+	+	Зміна організаційно-правової форми Адміністрації морських портів України дає можливість ефективно оперувати власним капіталом та залучати інвестиції. Підвищується рівень довіри партнерів та стейкхолдерів завдяки впровадженню найкращих практик корпоративного управління та розкриття інформації. З'являється можливість здійснювати середньо та довго-строкове бюджетне планування, враховуючи прозоре розуміння можливої граничної межі відрахування дивідендів до

				державного бюджету України; можливість продажу непрофільних та неефективних активів.
Суб'єкти, які планують здійснити інвестування в об'єкти портової інфраструктури	Спрощення процедури інвестування	+	+	Встановлюється норма, за якою Закон України «Про інвестиційну діяльність» не поширюється на відносини, що виникають у зв'язку з інвестуванням в об'єкти портової інфраструктури.
Громада міст, в яких розміщені морські порти України	Створення нових робочих місць та підвищення добробуту населення	+	+	Прийняття закону позитивно вплине на розвиток морських портів, що підвищить рівень їх конкурентоспроможності та дозволить розвивати бізнес суб'єктам господарювання, що здійснюють свою діяльність в морському порту та, тим самим, дозволить створювати нові робочі місця та підвищувати рівень заробітної плати працівникам.

ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНІ РОЗРАХУНКИ ДО ПРОЕКТУ АКТА

проект Закону «Про корпоратизацію Адміністрації морських портів України

Рівень бюджету Державний

Початок реалізації проекту, період, необхідний для його реалізації з дня офіційного опублікування

Аналіз проблеми

Сьогодні в суспільстві гостро постало питання необхідності економічного зростання шляхом створення сприятливих умов для розвитку бізнесу та залучення інвестицій, реформування транспортного сектору, подальшої модернізації й розбудови інфраструктури. Один із основних напрямів економічної політики Держави сфокусований на досягненні стратегічних цілей формування раціональної багатокладної економічної системи за допомогою трансформації відносин власності шляхом корпоратизації державних підприємств.


До основних проблем, на розв'язання яких направлений проект акта, слід віднести: недосконалість нормативно-правового регулювання функціонування морських портів; низький рівень управління ресурсами, що забезпечують стабільний розвиток морських портів; недосконалість дивідендної політики; старіння та значний ступінь зносу основних фондів.

Брак фінансування морської галузі та недосконала фіскальна політика призводить до відпливу коштів з Адміністрації морських портів України. Разом з цим, Адміністрація морських портів України повинна забезпечувати реалізацію завдань, покладених на неї, відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430, Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548.

Шляхи реалізації проекту акта та очікувані результати реалізації проекту

Для вирішення вищезазначених проблем пропонується закріпити на законодавчому рівні особливості утворення акціонерного товариства «Адміністрація морських портів України», зокрема, щодо формування статутного капіталу товариства та особливостей розпорядження майном що його формує, формування дивідендної політики та управління товариством та внести зміни до інших законодавчих актів,

Реалізація акта дасть змогу Адміністрації морських портів України здійснювати капітальні інвестиції в частині модернізації та оновлення об'єктів портової інфраструктури, дозволить створити нові сучасні потужності, забезпечити конкурентоспроможний рівень морських портів дозволить підвищити ефективність її діяльності, забезпечити прозорість управління її

загальної суми додаткових бюджетних коштів (пункт 5), необхідних згідно з проектом акта, усього (підпункт 6.1 + підпункт 6.2)									
у тому числі за рахунок:									
6.1. Зменшення витрат бюджету (-), усього									
з них: за бюджетними програмами (КПКВК або ТПКВКМБ/ТКВКБМС) та напрямками використання									
Збільшення надходжень бюджету (+), усього									
з них за видами:									
Директор Департаменту управління об'єктами державної власності (керівник самостійного структурного підрозділу головного розробника проекту)	 (підпис)			<u>К. Ю. ЛУПІЧ</u> (ініціали та прізвище)					

* - деталізація показників до зведених фінансово-економічних розрахунків додається

Деталізація показників до фінансово-економічних розрахунків

У разі прийняття проекту Закону Адміністрація морських портів України матиме змогу залучити додаткові ресурси для реалізації ряду перспективних спільних проектів, що направлені на розвиток та підвищення ефективності своєї діяльності, а також розвитку морегосподарського комплексу в цілому. Реалізація цих проектів призведе до збільшення вантажообігу, створення нових робочих місць, та, у підсумку, до збільшення надходжень до бюджетів всіх рівнів.

З метою здійснення розрахунків для отримання даних, які увійшли до фінансово-економічних розрахунків взято інфраструктурні проекти морських портів, що реалізуються за участю ДП «АМПУ» та інвесторів відповідно до планів розвитку морських портів:

1. Перевантажувальний комплекс зерна в тилу причалу №1-3 в районі Андросівського молу в морському порту Одеса.

2. Будівництво зернового терміналу на території ДП «Маріупольський морський торговельний порт» (COFCO+ДП).

3. Будівництво першої черги (гідротехнічні споруди) контейнерного терміналу на Карантинному молу в морському порту Одеса.

4. Будівництво універсального перевантажувального комплексу зернових або генеральних чи наливних вантажів в тилу причалу № 8 морського порту Миколаїв.

5. Будівництво універсального перевантажувального комплексу наливних та/або генеральних вантажів в тилу причалу № 8 морського порту Миколаїв.

6. Будівництво зерноперевантажувального комплексу в тилу причалу № 7 морського порту Одеса.

7. Реконструкція операційної акваторії вздовж причалів №№ 14-17 та будівництво зернового терміналу (Kernel) в морському порту Чорноморськ.

8. Спільний проект ДП «Адміністрація морських портів України» та «Дельта Вілмар» у морському порту Південний.

Розрахунок загального ефекту для бюджету наведено у таблиці нижче.

Розрахунок загального ефекту для бюджету

	2020 рік, тис. грн.	2021 рік, тис. грн.	2022 рік, тис. грн.
Нарахування:			
Запланований прибуток до оподаткування	2 157 530	2 287 404	2 482 254
Податок на прибуток	388 355	411 733	446 806
Чистий прибуток	1 769 175	1 875 672	2 035 448
Сплата:			
Податок на прибуток	291 267	405 888	438 037

Дивіденди 50%*	663 440	924 524	997 752
Дивіденди 30%	398 064	554 714	598 651
Зменшення надходжень до бюджету	(265 376)	(369 809)	(399 101)
У разі впровадження проектів:			
Додатковий прибуток до оподаткування	269 360	533 235	944 781
Податок на прибуток	48 485	95 982	170 061
Чистий прибуток	220 875	437 253	774 721
Додаткові надходження до бюджету:			
Податок на прибуток	36 364	84 108	151 541
Дивіденди 30%	49 697	114 947	207 106
Надходження до бюджету за рахунок прибутку та дивідендів	86 061	199 055	358 647
Адміністративний збір	7 244	11 534	21 817
Податок на доходи фізичних осіб	12 131	23 209	61 935
<u>ВСЬОГО ДОДАТКОВІ НАДХОДЖЕННЯ ДО БЮДЖЕТУ</u>	<u>105 436</u>	<u>233 798</u>	<u>442 399</u>
Загальний ефект для бюджету	(159 940)	(136 011)	43 298

* - при підготовці проекту фінансового плану ДП «АМПУ» на 2020 рік передбачено відрахування частини чистого прибутку на рівні 50 %.

Звертаємо увагу, що у наведеному розрахунку враховані надходження до бюджету за рахунок додатково отриманих ДП «АМПУ» надходжень від портових зборів та послуги доступу портового оператора до причалу, а також податку з доходів фізичних осіб за рахунок створення нових робочих місць приватним інвестором. При цьому у розрахунку не враховані додаткові надходження до бюджету за рахунок приватних інвесторів та підрядників, що задіяні у проектах у зв'язку з відсутністю відповідних вихідних даних.

Слід враховувати, що реалізація інвестиційних проектів займає тривалий час, тобто позитивний ефект для бюджету буде досягтися починаючи з 2022 року, після освоєння Адміністрацією морських портів України додаткового обсягу грошових коштів за рахунок зниження ставки дивідендів.

Крім того, перед Адміністрацією морських портів України гостро стоїть питання браку коштів для реалізації проектів реконструкції та підтримки причальної інфраструктури. На балансі ДП «Адміністрація морських портів України» обліковуються 265 причалів (вантажні, допоміжні, пасажирські), розташовані в 13 морських портах України, з яких: 20 - не придатні до нормальної експлуатації; 37 - потребують значних капіталовкладень в найближчі 5 років; більше 50 - працюють з низькою економічною ефективністю.

Переважна більшість причалів експлуатуються вже понад 25 років, значна кількість з яких має вік більше 50 років, що свідчить і обумовлює необхідність відновлення їх технічного стану шляхом капітального ремонту або їх реконструкції. Така ситуація з часом може зумовити загальне погіршення технічного стану причалів, збільшення кількості причалів з обмеженнями режиму експлуатації і навантажень, а також збільшення кількості непридатних до нормальної експлуатації причалів, які на даний час генерують кошти, відсоток від яких сплачується до державного бюджету у вигляді дивідендів.

За попередніми розрахунками до 2023 року Адміністрації морських портів України буде потрібно близько 12 млрд. грн. на фінансування проектів з реконструкції, модернізації та будівництва причалів (понад 48 проектів, з яких 36 з реконструкції та модернізації).

З огляду на ці відомості і обмежені фінансові ресурси ДП «АМПУ», а також з метою розвитку морегосподарського комплексу України Мінінфраструктури вважає за необхідне створення сприятливих умов для акумулювання достатніх ресурсів шляхом прийняття проекту Закону.