



УКРАЇНА

## МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

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

### Державна регуляторна служба України

Міністерство інфраструктури України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку та умов компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту» (далі – проєкт акта), доопрацьований згідно з отриманими зауваженнями заінтересованих органів.

Інформуємо, що попередня редакція проєкту акта (під назвою «Про затвердження Порядку та умов укладення договорів щодо внесення суб'єктами господарювання інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту») та матеріали до неї надсилалися листами від 27.12.2021 № 16630/46/10-21, від 10.02.2022 № 995/46-3-22 та від 22.02.2022 № 827/46-3/14-22. За результатами проведеного аналізу проєкту акта Державною регуляторною службою України було прийнято рішення від 01.04.2022 № 136.

Показники аналізу регуляторного впливу порівняно з попередньою версією (надісланою листом від 22.02.2022 № 827/46-3/14-22) не змінилися.

- Додатки: 1. Проєкт акта на 8 арк.  
2. Аналіз регуляторного впливу до проєкту акта на 24 арк.  
3. Копія повідомлення про оприлюднення проєкту акта на 3 арк.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ

Олександр Ребенок 351 44 59 (097) 861 95 54



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



5159/46/14-22 від 12.10.2022



## КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

## ПОСТАНОВА

від \_\_\_\_\_ 2022 р. № \_\_\_\_\_

Київ

**Про затвердження Порядку та умов компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту**

Відповідно до статті 10 Закону України «Про внутрішній водний транспорту» Кабінет Міністрів України **п о с т а н о в л я є**:

1. Затвердити Порядок та умови компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, що додається.

2. Ця постанова набирає чинності з дня її офіційного опублікування.

Прем'єр-міністр України

Денис ШМИГАЛЬ



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



5076/46/14-22 від 06.10.2022

ЗАТВЕРДЖЕНО  
постановою Кабінету Міністрів  
України

від \_\_\_\_\_ 2022 р. № \_\_\_\_

**ПОРЯДОК ТА УМОВИ  
компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні  
об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту**

1. Цей Порядок визначає процедуру та умови укладення договорів про внесення суб'єктами господарювання інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, що є об'єктами державної власності (далі – стратегічні об'єкти інфраструктури), а також механізм та умови компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури на підставі договорів інвестування, укладених відповідно до законодавства.

2. Дія цього Порядку поширюється на правовідносини за участю суб'єктів господарювання, що здійснюють приватне інвестування у стратегічні об'єкти інфраструктури на підставі договорів інвестування.

Інвестиції у стратегічні об'єкти інфраструктури можуть здійснюватися з метою фінансування проведення шляхових робіт, робіт з капітального ремонту, модернізації, реконструкції, технічного переоснащення або нового будівництва стратегічних об'єктів інфраструктури.

Фінансування вказаних робіт може передбачати фінансування розроблення відповідної документації (в тому числі проєктної документації), якщо необхідність її розроблення для таких робіт передбачена законодавством.

Дія цього Порядку не поширюється на правовідносини за участю суб'єктів господарювання, що здійснюють приватне інвестування в стратегічні об'єкти інфраструктури на підставі договорів, укладених в рамках державно-приватного партнерства, у тому числі концесійних договорів, а також договорів оренди державного майна.

3. У цьому Порядку терміни вживаються в таких значеннях:

договір інвестування – договір, укладений між Підприємством та суб'єктом господарювання (Інвестором) щодо фінансування Інвестором шляхових робіт, робіт з капітального ремонту, модернізації, реконструкції, технічного переоснащення або нового будівництва стратегічних об'єктів інфраструктури;



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



5076/46/14-22 від 06.10.2022

Інвестор – суб’єкт господарювання, який приймає рішення про вкладення власних та/або запозичених фінансових ресурсів у стратегічний об’єкт інфраструктури;

компенсація інвестицій – погашення грошового зобов’язання, що виникло у Підприємства перед Інвестором на підставі договору інвестування;

Підприємство – визначене Мінінфраструктури державне підприємство, що належить до сфери його управління й обслуговує внутрішні водні шляхи та/або утримує стратегічні об’єкти інфраструктури;

фінансова спроможність – забезпеченість Інвестора достатнім обсягом грошових та інших майнових активів для повного виконання своїх зобов’язань за договором інвестування.

Інші терміни вживаються у значеннях, наведених у Податковому кодексі України, законах України «Про внутрішній водний транспорт», «Про регулювання містобудівної діяльності».

4. Компенсація інвестицій, внесених інвесторами у стратегічні об’єкти інфраструктури, здійснюється на підставі відповідних договорів інвестування, що укладаються в порядку та на умовах, передбачених цим Порядком.

5. Розмір компенсації інвестицій не може перевищувати розміру фактично внесених інвестицій у стратегічні об’єкти інфраструктури.

6. Інвестор, який має намір внести інвестиції у стратегічні об’єкти інфраструктури (далі – фінансування стратегічних об’єктів інфраструктури) на підставі договору інвестування подає до Підприємства звернення (пропозицію) у паперовій або електронній формі, в якому зазначає інформацію про об’єкт інвестування, передбачений стратегічним планом розвитку Підприємства, фінансування якого Інвестор має намір здійснити, а також обсяг такого фінансування, строки (графік) внесення інвестицій, строки (графік) здійснення компенсації інвестицій.

Звернення (пропозиція) у паперовій формі подається шляхом надсилання реєстрованого поштового відправлення з рекомендованим повідомленням про його вручення на поштову адресу Підприємства.

Звернення (пропозиція) в електронній формі подається на адресу електронної пошти Підприємства у формі скан-копій або з використанням електронного підпису, що базується на кваліфікованому сертифікаті електронного підпису відповідно до вимог законів України «Про електронні довірчі послуги», «Про електронні документи та електронний документообіг» та інших актів, які регулюють обіг електронних документів.



7. До звернення (пропозиції) у паперовій або електронній формі додаються: засвідчені в установленому порядку копії установчих документів Інвестора або код доступу до результатів надання адміністративних послуг у сфері державної реєстрації, що надає доступ до копії статуту в електронній формі у Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань;

документи, які підтверджують фінансову спроможність Інвестора виконати свої зобов'язання за договором інвестування (фінансова звітність Інвестора за останній звітний період (за виключенням випадків створення Інвестора в поточному році);

аудиторський звіт за останній звітний рік (за виключенням випадків створення Інвестора в поточному році).

Документи, зазначені у цьому пункті, повинні бути складені державною мовою, або у разі, якщо документи складені іноземною мовою, до них обов'язково долучається переклад, вірність якого або справжність підпису перекладача повинні бути засвідчені нотаріально.

Інвестор може не додавати документи, передбачені абзацом третім цього пункту, до письмового звернення (пропозиції), у разі, якщо такі документи є у публічному доступі українською мовою на вебсайті (веб-сторінці) Інвестора у форматі, що дозволяє її автоматизоване оброблення електронними засобами, вільний та безоплатний доступ до неї, а також її подальше використання. У такому разі Інвестор подає реквізити для забезпечення можливості автоматичного завантаження копій цих документів, передбачених абзацом третім цього пункту, з мережі Інтернет, що мають містити повну адресу файлу, за якою може бути здійснене вільне і пряме завантаження його копій засобами автоматизації (без необхідності попередньої реєстрації, введення кодів, інших додаткових дій на забезпечення завантаження), в форматі універсального покажчика місцезнаходження Universal Resource Locator (URL-адресу), ім'я файлу (включаючи розширення в імені файлу, яке має відповідати його типу/формату) (не подається, у разі створення Інвестора в поточному році).

8. Якщо інвесторами виступають декілька суб'єктів господарювання, то звернення (пропозиція) у паперовій або електронній формі щодо укладення договору інвестування може бути подане до Підприємства будь-ким із цих суб'єктів господарювання з обов'язковим наданням письмової згоди інших інвесторів на укладення такого договору та документів, зазначених у пункті 7 цього Порядку, стосовно кожного з інвесторів відповідно до їх кількості та обсягів майбутнього фінансування стратегічних об'єктів інфраструктури.



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



5076/46/14-22 від 06.10.2022

9. Підприємством приймаються до розгляду виключно звернення (пропозиції) інвесторів у паперовій або електронній формі, з додатками за переліком та в обсязі, передбаченими пунктами 6 – 8 цього Порядку.

У разі недотримання вимог, встановлених пунктами 6 – 8 цього Порядку, Підприємство відмовляє у прийнятті до розгляду звернення (пропозиції) та повідомляє про це Інвестора, і повертає йому подані документи протягом п'яти робочих днів. Після усунення невідповідностей Інвестор може повторно подати звернення (пропозицію). У такому разі письмове звернення (пропозиція) розглядається Підприємством в порядку черговості відповідно до пункту 13 цього Порядку.

10. За результатами розгляду звернення (пропозиції) у паперовій або електронній формі та доданих до нього документів, Підприємство протягом 60 календарних днів з дня їх отримання приймає рішення про укладення відповідного договору або про відмову в його укладенні. Про прийняте рішення Підприємство письмово повідомляє Інвестора протягом п'яти робочих днів з дня прийняття відповідного рішення.

У випадку прийняття Підприємством рішення про укладення відповідного договору інвестування, до письмового повідомлення Підприємство долучає проєкт відповідного договору інвестування.

11. Договір інвестування укладається за таких умов:  
фінансування стратегічного об'єкту інфраструктури передбачено Планом заходів з реалізації Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України, затвердженим у встановленому порядку;

фінансування стратегічного об'єкту інфраструктури належить до напрямів інвестування, передбачених стратегічним планом розвитку Підприємства, затвердженим у встановленому порядку;

розмір компенсації інвестицій не перевищує розміру фактично внесених інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури (сплачених коштів на фінансування робіт/послуг, фінансування яких передбачено договором інвестування).

12. Рішення про відмову в укладенні договору інвестування приймається Підприємством у випадках:

недотримання вимог пункту 11 цього Порядку;

недоведення Інвестором власної фінансової спроможності щодо виконання своїх зобов'язань за договором інвестування;

відсутність фінансової можливості Підприємства компенсувати інвестиції.



13. У випадку отримання Підприємством двох і більше звернень (пропозицій) у паперовій або електронній формі щодо одного стратегічного об'єкта інфраструктури, такі звернення (пропозиції) розглядаються в порядку черговості їх отримання, при цьому до прийняття відповідного рішення за результатами розгляду звернення (пропозиції), що надійшло раніше, звернення (пропозиція), що надійшло наступним, Підприємством не розглядається. В такому разі перебіг строків розгляду, передбачений пунктом 10 цього Порядку, щодо кожного наступного звернення (пропозиції) розпочинається з дня наступного за днем прийняття відповідного рішення щодо отриманого раніше звернення (пропозиції).

У разі прийняття Підприємством рішення про укладення відповідного договору з Інвестором, пропозицію (звернення) якого отримано раніше, пропозиції (звернення), що надійшли наступними, Підприємством не розглядаються, про що Підприємство письмово повідомляє таких інвесторів у строк, передбачений пунктом 10 цього Порядку, із зазначенням причин залишення їх без розгляду.

14. Договір інвестування повинен містити, зокрема:

- загальний обсяг запланованих інвестицій;
- кількісні та якісні характеристики стратегічного об'єкта інфраструктури (види та обсяги робіт тощо);
- порядок визначення розміру інвестицій, що підлягають компенсації;
- орієнтовні строки (графік) внесення інвестицій;
- орієнтовні строки проведення Підприємством закупівель;
- строки (графік) розробки проектної документації, проведення шляхових робіт, робіт з капітального ремонту, модернізації, реконструкції, технічного переоснащення або нового будівництва стратегічних об'єктів інфраструктури та строки прийняття їх в експлуатацію, у випадках, коли прийняття в експлуатацію передбачено законодавством;
- строки (графік) здійснення компенсації інвестицій (компенсація інвестицій починається в термін, передбачений договором інвестування, а якщо законодавством передбачено прийняття об'єкта в експлуатацію – не раніше прийняття стратегічного об'єкта інфраструктури в експлуатацію);
- порядок та джерела компенсації інвестицій;
- випадки настання форс-мажору та умови компенсації інвестицій у разі їх настання.

У разі, якщо на момент укладення договору неможливо визначити обсяг запланованих інвестицій, порядок визначення розміру інвестицій, що підлягають компенсації, та узгодити строки (графіки) фінансування та/або компенсації інвестицій, сторони обумовлюють порядок та строки визначення вказаних умов і внесення відповідних змін до договору.



У разі відсутності на момент укладення договору документації, яка необхідна для реалізації проєкту (проєктна документація, титули будов, висновки державної будівельної експертизи проєкту, інша документація, передбачена законодавством), договір повинен містити умови щодо здійснення Підприємством заходів, спрямованих на розробку та отримання документації, що необхідна для реалізації проєкту.

Строки (графік) здійснення компенсації інвестицій складається та узгоджується сторонами договору інвестування із врахуванням фінансових можливостей Підприємства та відповідно до чинного законодавства.

При цьому, якщо фінансування компенсації інвестицій, з будь-яких не заборонених законодавством джерел, у відповідному періоді не передбачено, така компенсація здійснюється у наступному плановому періоді.

15. Роботи, фінансування яких передбачено договором інвестування, проводяться на підставі договорів підряду та/або постачання, які укладаються Підприємством за результатами процедур закупівлі, проведених відповідно до законодавства у сфері публічних закупівель.

Проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, проведення робіт з капітального ремонту, модернізації, реконструкції, технічного переоснащення або нового будівництва стратегічних об'єктів інфраструктури, інвестиції в які передбачено договором інвестування, повинно бути погоджено в установленому законодавством порядку.

16. Інвестор втрачає право на компенсацію за договором інвестування у випадку прострочення/припинення фінансування робіт, передбачених договором інвестування, більше ніж на 180 календарних днів від запланованої дати платежу, яка передбачена графіком фінансування стратегічних об'єктів інфраструктури за договором інвестування, окрім випадків, коли таке прострочення/припинення фінансування робіт відбулося внаслідок дії обставин непереборної сили.

17. У разі укладення договору інвестування Інвестор:

виступає кредитором Підприємства за грошовими зобов'язаннями, які виникають за укладеними договорами підряду та/або постачання між Підприємством та виконавцями робіт/постачальниками в межах фінансування за договором інвестування;

бере участь у розробці планів фінансування робіт, фінансування яких передбачено договором інвестування, надає пропозиції до проєктів планів фінансування та щодо умов проєкту договору підряду;

має право спільно з Підприємством у будь-який час перевіряти хід і якість робіт, фінансування яких здійснюється згідно з договором інвестування, не





втручаючись у господарську діяльність підрядної організації, з якою Підприємством укладено договір підряду.

18. Компенсація інвестицій здійснюється Підприємством виключно в межах коштів, передбачених на компенсацію інвестицій, затвердженим у встановленому законодавством порядку фінансовим планом Підприємства.

19. У разі, якщо грошові зобов'язання, що виникають у Підприємства за договором інвестування, відповідають критеріям для їх віднесення до значного господарського зобов'язання, такі зобов'язання вчиняються з урахуванням особливостей, передбачених Господарським кодексом України.



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



5076/46/14-22 від 06.10.2022

**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**  
**до проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження**  
**Порядку та умов компенсації інвестицій, внесених суб'єктами**  
**господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього**  
**водного транспорту»**

**I. Визначення проблеми**

На даний час існує проблема недостатнього фінансування галузі внутрішнього водного транспорту, у тому числі у зв'язку з відсутністю протягом тривалого часу базового закону в галузі.

З 01 січня 2022 року набрав чинності Закон України «Про внутрішній водний транспорт» № 1054-IX (далі – Закон), за виключенням окремих положень, які набирають чинності через три роки з дня його опублікування. Законом передбачено утворення державного підприємства з обслуговування внутрішніх водних шляхів, з метою їх утримання у судноплавному стані у сфері управління Мінінфраструктури.

Пунктом 64 частини першої статті 1 Закону визначено, що стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту – судноплавні канали внутрішніх водних шляхів (крім підхідних каналів до причальних споруд та судноплавних каналів внутрішніх морських вод), судноплавні гідротехнічні споруди, засоби навігаційного обладнання та навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, об'єкти річкової інформаційної служби державної форми власності.

Статтею 12 Закону встановлено, що обслуговування внутрішніх водних шляхів здійснюється суб'єктом господарювання, що обслуговує внутрішні водні шляхи, з метою їх утримання у судноплавному стані, шляхом:

- 1) організації ефективного та безпечного використання внутрішніх водних шляхів для судноплавства;
- 2) забезпечення проведення шляхових робіт, здійснення контролю і підтримання габаритів суднового ходу, судноплавних каналів внутрішніх водних шляхів;
- 3) утримання та забезпечення ефективного використання стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту;
- 4) навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах;
- 5) вжиття невідкладних заходів для ліквідації наслідків аварій та заходів, спрямованих на запобігання аварійним подіям, пов'язаним із судноплавством або функціонуванням стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту;



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



5159/46/14-22 від 12.10.2022

б) забезпечення функціонування річкової інформаційної служби та інформаційної системи автоматизованого обліку перевезень внутрішніми водними шляхами;

7) забезпечення пропуску суден через судноплавні гідротехнічні споруди.

Таким чином, Законом передбачено, що утримання стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту буде здійснюватися підприємством, визначеним Мінінфраструктури, до функцій якого віднесено обслуговування внутрішніх водних шляхів.

Пунктом 7 розділу XII «Прикінцеві та перехідні положення» Закону встановлено, що підприємству, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту, до основних завдань якого належить обслуговування внутрішніх водних шляхів, передається майно державних транспортних підприємств, яке на день набрання чинності цим Законом входить до складу стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, та інше майно об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту державної форми власності.

Наразі стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту перебувають на балансі трьох суб'єктів господарювання державної форми власності, а саме: судноплавні гідротехнічні споруди, тобто судноплавні шлюзи – балансоутримувачем є державне підприємство водних шляхів «Укрводшлях» (далі – ДП «Укрводшлях»), засоби навігаційного обладнання та навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства – балансоутримувачем є державна установа «Держгідрографія», об'єкти річкової інформаційної служби – балансоутримувачем є державне підприємство «Адміністрація морських портів України». Судноплавні канали внутрішніх водних шляхів (крім підхідних каналів до причальних споруд та судноплавних каналів внутрішніх морських вод), які Законом також віднесено до стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, на даний час відсутні.

Протягом тривалого часу зазначені об'єкти внутрішнього водного транспорту, що Законом віднесені до стратегічних об'єктів, не отримували достатнього об'єму фінансування для забезпечення підтримання їх у належному технічному стані та модернізації, зокрема, з метою відповідності стандартам та вимогам Європейського Союзу.

Частиною третьою статті 12 Закону передбачено, що для забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах створюється Державний фонд внутрішніх водних шляхів у складі спеціального фонду Державного бюджету України. Тобто, обслуговування внутрішніх водних шляхів та утримання стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту планується здійснювати за рахунок зазначеного державного фонду. Однак,



метою створення даного фонду є утримання внутрішніх водних шляхів та об'єктів інфраструктури. Разом з тим, такі об'єкти з метою розвитку та підвищення безпеки та ефективності судноплавства потребують модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва, що в свою чергу потребує значних фінансових вкладень. З огляду на обмежені фінансові можливості підприємства з обслуговування внутрішніх водних шляхів, для забезпечення фінансування проведення необхідних робіт з метою модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, розвитку внутрішнього водного транспорту в Україні, та, відповідно, збільшення обсягу перевезень внутрішнім водним транспортом, є необхідним залучення інвестицій, в тому числі – приватних.

Враховуючи те, що до стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, Законом віднесено: судноплавні гідротехнічні споруди, тобто судноплавні шлюзи, засоби навігаційного обладнання та навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, об'єкти річкової інформаційної служби, та зважаючи на інтереси суб'єктів господарювання, які користуються об'єктами внутрішнього водного транспорту, можна зробити припущення, що суб'єкти господарювання першочергово матимуть намір внести інвестиції в судноплавні гідротехнічні споруди (судноплавні шлюзи).

Судноплавні гідротехнічні споруди, тобто судноплавні шлюзи на річці Дніпро, що є стратегічними об'єктами інфраструктури внутрішнього водного транспорту на даний час є об'єктами, які стримують інтенсивне використання потенціалу річки для судноплавства і переорієнтації вантажопотоку з автодоріг на внутрішній водний транспорт. На даний час в Україні діє 6 судноплавних шлюзів, які знаходяться в технічному фізично і морально застарілому стані, підтверджено оцінками Інженерного корпусу армії США, звіт Royal Haskoning DHV. Через фактичну пропускну здатність судноплавних шлюзів у піковий (зерновий) сезон утворюються черги суден перед шлюзами (особливо – на 3 нижніх: Каховському, Запорізькому, Дніпродзержинському), що негативно впливає на ефект від річкової логістики (простої на шлюзі можуть тривати до 10 годин).

З метою вирішення цієї проблеми необхідно розширити технічні можливості (модернізацію) принаймні 3 нижніх шлюзів. Вартість модернізації (за попередніми прогнозами балансоутримувача ДП «Укрводшлях») існуючих судноплавних шлюзів складає приблизно 3,0 млрд грн/100,0 млн євро. Окрім того є висновок про необхідність будівництва додаткової гілки на Каховському шлюзі, що складе ще приблизно 100,0 млн євро).

При цьому варто зазначити, що саме враховуючи технологічні процеси, пов'язані з експлуатацією судноплавних шлюзів, а також сезонність проведення відповідних ремонтних та будівельних робіт на судноплавних шлюзах, нормою пункту 16 проекту акту передбачено строк прострочення/припинення



інвестором фінансування робіт, передбачених договором інвестування, при якому інвестор втрачає право на компенсацію за договором інвестування, що обумовлено технологічними строками виконання таких робіт на судноплавних шлюзах.

Враховуючи значний об'єм коштів, необхідних для модернізації судноплавних шлюзів, з метою розвитку судноплавства внутрішніми водними шляхами та збільшення обсягу перевезень внутрішнім водним транспортом, можливо зробити припущення, що 6 суб'єктів господарювання матимуть намір внести інвестиції у забезпечення функціонування судноплавних шлюзів Дніпровського каскаду (тобто один суб'єкт господарювання на 1 судноплавний шлюз).

Згідно з частиною четвертою статті 12 Закону забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах та шляхові роботи можуть здійснюватися за рахунок залучення інвестицій від суб'єктів господарювання у порядку, визначеному статтею 10 цього Закону.

Частиною першою статті 10 Закону встановлено, що пріоритетні напрями інвестування у сфері внутрішнього водного транспорту визначаються Стратегією розвитку внутрішнього водного транспорту України, зокрема щодо:

- 1) запровадження інноваційних енергоефективних та екологічно безпечних технологій;
- 2) розвитку та модернізації мережі внутрішніх водних шляхів;
- 3) будівництва стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту;
- 4) підвищення рівня безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах;
- 5) розвитку туристичної та спортивної інфраструктури, у тому числі міжнародної, на внутрішніх водних шляхах;
- 6) здійснення компенсаційних відновлювальних заходів з метою відтворення природних ресурсів, що зазнали негативного впливу внаслідок днопоглиблювальних робіт на внутрішніх водних шляхах.

Відповідно до частини третьої статті 10 Закону компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту державної власності, здійснюється на підставі відповідних договорів, що укладаються в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України.

На даний час нормативно-правовий акт, яким встановлено порядок та умови компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, а також порядок укладення договорів щодо внесення таких інвестицій, відсутній.

Розділом «Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти» Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30



травня 2018 р. № 430, до загальних проблем, що потребують розв'язання, віднесено, зокрема, відсутність механізму компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти транспорту.

Пунктом 76 Плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 7 квітня 2021 р. № 321, поставлено завдання розроблення та впровадження механізму заохочення та компенсації інвестицій в стратегічні інвестиційні та інноваційні проекти, заходом з реалізації якого передбачено розроблення нормативно-правового акта, що регулюватиме порядок та умови компенсації інвестицій в стратегічні інвестиційні та інноваційні проекти у сфері морського і річкового транспорту.

Загальні правові, економічні та соціальні умови інвестиційної діяльності на території України визначено Законом України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991 № 1560-ХІІ (далі – Закон № 1560).

Частиною першою статті 1 Закону № 1560 визначено, що інвестиціями є всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, в результаті якої створюється прибуток (дохід) та/або досягається соціальний та екологічний ефект.

Відповідно до частини першої статті 2 Закону № 1560 інвестиційною діяльністю є сукупність практичних дій громадян, юридичних осіб і держави щодо реалізації інвестицій.

Згідно зі статтею 9 Закону № 1560 основним правовим документом, який регулює взаємовідносини між суб'єктами інвестиційної діяльності, є договір (угода).

Укладення договорів, вибір партнерів, визначення зобов'язань, будь-яких інших умов господарських взаємовідносин, що не суперечать законодавству України, є виключною компетенцією суб'єктів інвестиційної діяльності.

З метою забезпечення реалізації положень статті 10 Закону, у зв'язку із необхідністю створення ефективного механізму залучення приватних інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, що є об'єктами державної власності, розв'язання проблеми, встановленої Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430, та досягнення і виконання завдання передбаченого Планом заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 7 квітня 2021 р. № 321, а також забезпечення можливості компенсації інвестицій, внесених в об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, що є об'єктами державної власності, що сприятиме залученню відповідних інвестицій та відповідно розвитку внутрішнього водного транспорту



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



5159/46/14-22 від 12.10.2022

розроблено проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку та умов компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту» (далі – проєкт акта).

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

Зазначена проблема не може бути розв'язана за допомогою: ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно-правовими актами;

чинних нормативно-правових актів, оскільки фактично здійснення заходів державного регулювання відбувається з урахуванням вимог Закону, а існуючі нормативно-правові акти не враховують положень статті 10 Закону.

Незатвердження Порядку та умов компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, призведе до нереалізації окремих положень Закону, а також до неможливості залучення інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту. Також це чинитиме суттєві перепони розвитку внутрішнього водного транспорту та може суттєво затягнути процес модернізації стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту і приведення їх у відповідність стандартам та вимогам Європейського Союзу.

Прийняттям постанови передбачається виконати такі завдання:

- реалізувати положення 10 Закону;
- сприяти залученню інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, що є об'єктами державної власності;
- встановити ефективний механізм компенсації залучених приватних інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, що є об'єктами державної власності;
- сприяти підтриманню стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту у належному технічному стані та модернізації їх з метою відповідності стандартам та вимогам Європейського союзу;
- сприяти забезпеченню безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах України.



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



5159/46/14-22 від 12.10.2022

Забезпечення безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, а також реалізація єдиної державної політики у сфері безпеки судноплавства, утримання та забезпечення ефективного використання стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, підтримання їх у належному технічному стані та приведення їх у відповідність до міжнародних, зокрема, європейських стандартів є виключною компетенцією держави.

У зв'язку з цим, альтернативні (ринкові) механізми досягнення встановлених цілей відсутні.

Тому прийняття запропонованої постанови є найбільш прийнятним способом досягнення встановленої мети.

Реалізація проекту акта сприятиме реалізації положень Закону, підвищенню рівня безпеки судноплавства, розвитку річкової логістики та часткової переорієнтації вантажопотоку з автошляхів на більш екологічний внутрішній водний транспорт.

## II. Цілі державного регулювання

Основними цілями проекту акта є:

- реалізація положень статті 10 Закону;
- залучення приватних інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, що є об'єктами державної власності;
- підтримання стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту у належному технічному стані та їх модернізація, зокрема, з метою відповідності стандартам та вимогам Європейського Союзу та розвитку річкової логістики;
- сприяння забезпеченню безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах України.

У разі погодження проекту акта буде встановлено регулювання порядку та умов компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, в тому числі порядку здійснення компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, порядку подання інвестором, який має намір внесення інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури пропозицій (звернення) щодо внесення інвестицій, вимоги до такого звернення, порядок розгляду Підприємством, яке утримує стратегічні об'єкти інфраструктури, отриманих пропозицій, порядок прийняття Підприємством рішення за результатами розгляду пропозицій, перелік умов, які повинен містити договір інвестування, випадки, коли інвестор втрачає право на компенсацію за договором інвестування та коли Підприємство



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



5159/46/14-22 від 12.10.2022



не погашає грошові зобов'язання перед інвестором, окремі права інвестора у разі укладення договору інвестування.

Таким чином, прийняття акту сприятиме встановленню прозорого та зрозумілого механізму компенсації приватних інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту та, відповідно, залученню таких інвестицій.

### III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

#### 1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Залишення без змін нинішньої ситуації не надасть змоги розв'язати вищезазначені проблеми
Альтернатива 2. Прийняття проекту акта	Сприятиме: реалізації положень статті 10 Закону; залученню приватних інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, що є об'єктами державної власності; підтриманню стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту у належному технічному стані та модернізації їх, зокрема, з метою відповідності стандартам та вимогам Європейського Союзу та розвитку річкової логістики; підвищення рівня безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах України. Нормативно буде визначено порядок та умови компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, в тому числі порядок здійснення компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, порядок подання інвестором, який має намір внесення інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури пропозицій (звернення) щодо внесення інвестицій, вимоги до такого звернення, порядок розгляду Підприємством, яке утримує стратегічні об'єкти інфраструктури, отриманих пропозицій, порядок прийняття Підприємством рішення за результатами



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



5159/46/14-22 від 12.10.2022

	розгляду пропозицій, перелік умов, які повинен містити договір інвестування, випадки, коли інвестор втрачає право на компенсацію за договором інвестування та коли Підприємство не погашає грошові зобов'язання перед інвестором, окремі права інвестора у разі укладення договору інвестування.
--	--

Таким чином, Альтернатива 2 є прийнятним і єдиним способом досягнення зазначених цілей.

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

### Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Проектом акта передбачено, що державне підприємство, визначене Мінінфраструктури, що належить до сфери його управління й обслуговує внутрішні водні шляхи та/або утримує стратегічні об'єкти інфраструктури розглядає письмові звернення (пропозиції) та додані до них документи, що надійшли від інвесторів стосовно намірів внести інвестиції у стратегічні об'єкти інфраструктури.

Відповідно до статті 12 Закону для забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах створюється Державний фонд внутрішніх водних шляхів у складі спеціального фонду Державного бюджету України. Тобто, обслуговування внутрішніх водних шляхів та утримання стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту планується здійснювати за рахунок зазначеного державного фонду.

Таким чином, витрати державного підприємства, що буде здійснювати розгляд письмових звернень (пропозицій), пов'язані з розглядом таких документів відносяться до витрат держави.

Для опрацювання (розгляд) документів, отриманих від суб'єктів господарювання, а саме: письмового звернення (пропозиції) із зазначенням інформації про об'єкт інвестування, фінансування якого Інвестор має намір здійснити, обсягом такого фінансування, строком (графом) внесення інвестицій, строком (графіком) здійснення компенсації інвестицій та долучених до нього засвідчених в установленому порядку копій установчих документів Інвестора; документів, які підтверджують (забезпечують) фінансову спроможність Інвестора виконати свої зобов'язання за договором інвестування (фінансова звітність Інвестора за останній звітний період (за виключенням випадків створення Інвестора в поточному році)); аудиторського звіту за останній звітний рік (за виключенням випадків створення Інвестора в поточному році) Підприємству необхідно буде не більше 30 годин робочого часу всього.



Витрати державного підприємства, пов'язані з розглядом письмових звернень (пропозиції) щодо внесення інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту складаються із витрат на заробітну плату працівників, які будуть задіяні до розгляду документів.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<i>Альтернатива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною	Витрати відсутні. Залишаються не реалізованими положення статті 10 Закону, відсутня можливість залучення інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту та розвитку внутрішнього водного транспорту, зтягується процес модернізації стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту і приведення їх у відповідність до міжнародних, зокрема, європейських стандартів, не підвищується рівень безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах України.
<i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проекту акта	Нормативно буде визначено порядок та умови компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, в тому числі порядок здійснення компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, порядок подання інвестором, який має намір внесення інвестицій у	Витрати держави, пов'язані з реалізацією положень регуляторного акта складаються із витрат державного підприємства, що буде здійснювати розгляд письмових звернень (пропозицій) та становлять 1 177,80 грн – на розгляд 1 письмового звернення (пропозиції). Загальна сума витрат державного підприємства, пов'язаних із розглядом 6 письмових звернень (пропозицій) складе 7 066,80 грн.  Реалізація положень



	<p>стратегічні об'єкти інфраструктури пропозицій (звернення) щодо внесення інвестицій, вимоги до такого звернення, порядок розгляду Підприємством, яке утримує стратегічні об'єкти інфраструктури, отриманих пропозицій, порядок прийняття Підприємством рішення за результатами розгляду пропозицій, перелік умов, які повинен містити договір інвестування, випадки, коли інвестор втрачає право на компенсацію за договором інвестування та коли Підприємство не погашає грошові зобов'язання перед інвестором, окремі права інвестора у разі укладення договору інвестування. Буде реалізовано положення статті 10 Закону, забезпечено сприяння залученню приватних інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, що є об'єктами державної власності; буде забезпечено сприяння підтриманню стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту у належному технічному стані та модернізації їх з метою відповідності стандартам та вимогам Європейського Союзу та розвитку річкової логістики; підвищено рівень безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах України.</p>	<p>регуляторного акта не потребує інших додаткових матеріальних витрат, оскільки, проектом акта передбачено, що розмір компенсації інвестицій не може перевищувати розміру фактично внесених інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури.</p>
--	---	---



\*Для розрахунку витрат державного підприємства, пов'язаних з розглядом письмового звернення (пропозиції) (на заробітну плату) взято виходячи із розміру мінімальної заробітної плати, встановленої статтею 8 Закону України «Про Державний бюджет України на 2022 рік» з 01.01.2022 становить у місячному розмірі – 6 500,00 грн, у погодинному розмірі – 39,26 грн та кількості часу, необхідного для підготовки письмового звернення (пропозиції) – не більше ніж 30 год.

Таким чином, витрати підприємства на розгляд 1 письмового звернення (пропозиції) складуть:  $30 \text{ (год.)} \times 39,26 \text{ (грн)} = 1\,177,80 \text{ грн}$ .

Витрати підприємства, пов'язані з розглядом 6 письмових звернень (пропозицій) складуть:  $1\,177,80 \text{ (грн)} \times 6 \text{ (пропозицій)} = 7\,066,80 \text{ грн}$ .

### **Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання**

Проектом акта передбачено встановлення порядку та умов компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, в тому числі порядку внесення інвестицій та здійснення компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту. Загалом передумов для компенсації інвестицій, внесених у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту як і визначення пріоритетних напрямів інвестування у сфері внутрішнього водного транспорту до прийняття Закону не було. Відповідно проектом акта передбачається внесення та компенсація виключно майбутніх інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, тобто тих, які будуть внесені суб'єктами господарювання після прийняття проекту акта.

Інформація щодо кількості потенційних інвесторів у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, які можуть у майбутньому ініціювати внесення таких інвестицій наразі, відсутня.

Зважаючи на інтереси суб'єктів господарювання, які користуються об'єктами внутрішнього водного транспорту, можна зробити припущення, що суб'єкти господарювання першочергово матимуть намір внести інвестиції в судноплавні гідротехнічні споруди (судноплавні шлюзи).

Як уже зазначено у розділі I балансоутримувачем всіх 6 судноплавних шлюзів є ДП «Укрводшлях».

Загальна сума капітальних інвестицій, необхідних для забезпечення функціонування судноплавних шлюзів Дніпровського каскаду, за даними ДП «Укрводшлях» становить в середньому 338 957,00 тис. грн на рік (із розрахунку за 5 років).

Враховуючи значний об'єм коштів, залучення яких є необхідним для забезпечення функціонування судноплавних шлюзів Дніпровського каскаду, можливо зробити припущення, що у забезпечення функціонування



судноплавних шлюзів Дніпровського каскаду матимуть намір внести інвестиції по одному суб'єкту господарювання на один судноплавний шлюз. Таким чином, враховуючи наявність 6 судноплавних шлюзів, відповідно можна припустити наявність 6 суб'єктів господарювання, що матимуть намір внести інвестиції.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	6	0	0	0	6
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	100	0	0	0	100

Проектом акта передбачено встановлення порядку подання інвестором, який має намір внесення інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури пропозицій (звернення) щодо внесення інвестицій, вимоги до такого звернення, порядок розгляду Підприємством, яке утримує стратегічні об'єкти інфраструктури, отриманих пропозицій, порядок прийняття Підприємством рішення за результатами розгляду пропозицій, перелік умов, які обов'язково повинен містити договір інвестування, умови, за яких договір інвестування укладається, випадки, коли інвестор втрачає право на компенсацію за договором інвестування та коли Підприємство не погашає грошові зобов'язання перед інвестором, окремі права інвестора у разі укладення договору інвестування.

Водночас, проектом акта передбачено, що інвестиції у стратегічні об'єкти інфраструктури можуть вноситися у фінансування робіт з капітального ремонту, модернізації, реконструкції, технічного переоснащення або будівництва стратегічних об'єктів інфраструктури, що є об'єктами державної власності та/або у забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах та шляхові роботи.

Разом з тим проєкт акта передбачає, що договір інвестування укладається за умови, що розмір компенсації інвестицій не перевищує розміру фактично внесених інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури (сплачених коштів на фінансування робіт/послуг, фінансування яких передбачено договором інвестування).

Таким чином, інвестування у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, що є об'єктами державної власності, здійснюється виключно на підставі відповідних договорів, та інвестиції у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, що є



об'єктами державної власності є такими, що спрямовані на досягнення соціального та екологічного ефекту.

Разом з цим проєкт акта не запроваджує обов'язку для суб'єктів господарювання щодо внесення інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, оскільки внесення інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту згідно з проєктом акта є добровільним (передбачає ініціативу з боку суб'єктів господарювання).

Вид альтернатив	Вигоди	Витрати
<i>Альтернатива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною	Матеріальні витрати відсутні. Відсутність механізму укладення договорів щодо внесення суб'єктами господарювання інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, механізму компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, як наслідок неможливості внесення суб'єктами господарювання приватних інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту.
<i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проєкту акта	Буде встановлено чіткий механізм компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, в тому числі порядок здійснення компенсації інвестицій, внесених суб'єктами	Внаслідок реалізації положень регуляторного акта передбачаються витрати 1 суб'єкта господарювання, пов'язані з: — ознайомленням 3



	<p>господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, порядок подання інвестором, який має намір внесення інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури пропозицій (звернення) щодо внесення інвестицій, вимоги до такого звернення, порядок розгляду Підприємством, яке утримує стратегічні об'єкти інфраструктури, отриманих пропозицій, порядок прийняття Підприємством рішення за результатами розгляду пропозицій, перелік умов, які повинен містити договір інвестування.</p>	<p>новими регуляторними нормами в сумі 19,63 грн** – підготовкою письмового звернення (пропозиції) в сумі 344,08 грн***</p>
--	---	---

\*\* Для розрахунку витрат суб'єктів господарювання, пов'язаних з ознайомленням з новими регуляторними нормами взято виходячи із розміру мінімальної заробітної плати, встановленої статтею 8 Закону України «Про Державний бюджет України на 2022 рік» з 01.01.2021 становить у місячному розмірі – 6 500,00 грн, у погодинному розмірі – 39,26 грн та кількості часу, необхідного для ознайомлення – 0,5 год.

Таким чином витрати становлять: 1 (прац.) × 0,5 (год.) × 39,26 (грн) = 19,63 грн.

\*\*\* Для розрахунку витрат суб'єктів господарювання, пов'язаних з підготовкою письмового звернення (пропозиції) (на заробітну плату) взято виходячи із розміру мінімальної заробітної плати, встановленої статтею 8 Закону України «Про Державний бюджет України на 2022 рік» з 01.01.2022 становить у місячному розмірі – 6 500,00 грн, у погодинному розмірі – 39,26 грн та кількості часу, необхідного для підготовки письмового звернення (пропозиції) – не більше ніж 8 год.

Середня ринкова вартість упаковки паперу офісного формату А4 на 500 аркушів становить 150,00 грн. Для підготовки письмового звернення (пропозиції) необхідно буде близько 100 аркушів паперу, відповідно вартість паперу, необхідного для підготовки письмового звернення (пропозиції) становить 30,00 грн.

Таким чином, витрати 1 суб'єкта господарювання, пов'язані з підготовкою письмового звернення (пропозиції), становлять: 1 (прац.) × 8 (год.) × 39,26 (грн) + 30,00 (грн.) = 344,08 грн.

\*\*\*\* Якщо припустити, що кількість суб'єктів господарювання, які виявлять намір внести інвестиції у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту складе 6 (суб'єктів), то загальна суми витрат суб'єктів господарювання складе: 19,63 (грн) + 344,08 (грн) × 6 (суб'єктів) = 2 182,26 (грн.).

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
<p><i>Альтернатива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час</p>	<p>Витрати відсутні</p>





<p><i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проєкту акта</p>	<p>Внаслідок реалізації положень регуляторного акта передбачається загальна сума витрат суб'єктів господарювання – 2 182,26 грн***** в перший рік. Загальна сума витрат суб'єктів господарювання за 5 років складе всього – 10 911,30 грн.</p>
--	--

**Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта**

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	–	–
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	–	–
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	–	–
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	–	–
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	–	–
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	–	–
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	–	–
8	Інше, гривень ознайомленням з новими регуляторними нормами	19,63	19,63*****



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



5159/46/14-22 від 12.10.2022

		підготовка письмового звернення (пропозиції)	344,08	1720,40
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень		363,71	1740,03
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць		6	6
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень		2182,26	10440,18

\*\*\*\*\* Витрати не належать до щорічних витрат суб'єктів господарювання за п'ять років, оскільки такі витрати мають місце тільки у перший рік.

### Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	–	–	–

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)			Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	–			–
Вид витрат	Витрати* на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу)	–	–	–	–

\* Вартість витрат, пов'язаних із підготовкою та поданням звітності державним органам, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації).



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



5159/46/14-22 від 12.10.2022

Вид витрат	Витрати* на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо)	–	–	–	–

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік – стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)	–	–	–	–

Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	–	–	–

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	–	–



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



5159/46/14-22 від 12.10.2022

#### IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Вартість балів визначається за чотирибальною системою оцінки ступеня досягнення визначених цілей, де:

1 – цілі прийняття проекту акта, які не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати);

2 – цілі прийняття проекту акта, які можуть бути досягнуті частково (проблема значно зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаться невирішеними);

3 – цілі прийняття проекту акта, які можуть бути досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть);

4 – цілі прийняття проекту акта, які можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде).

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
<i>Альтернатива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	1	Цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати).
<i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проекту акта	4	Прийняття проекту акта забезпечить повною мірою досягнення поставлених цілей (проблема більше існувати не буде)

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
<i>Альтернатива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні	Відсутні	У разі залишення нинішньої ситуації без змін проблему не буде розв'язано, що не забезпечить досягнення поставлених цілей
<i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проекту акта	Прийняття акта забезпечить досягнення встановлених цілей. Нормативно буде визначено порядок та умови компенсації	Витрати держави складуть 7 066,80 грн.  Витрати суб'єктів господарювання	Буде реалізовано положення статті 10 Закону, забезпечено сприяння залученню приватних інвестицій у стратегічні об'єкти



	<p>інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, в тому числі порядок здійснення компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, порядок подання інвестором, який має намір внесення інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури пропозицій (звернення) щодо внесення інвестицій, вимоги до такого звернення, порядок розгляду Підприємством, яке утримує стратегічні об'єкти інфраструктури, отриманих пропозицій, порядок прийняття Підприємством рішення за результатами розгляду пропозицій, перелік умов, які повинен містити договір інвестування, випадки, коли інвестор втрачає право на компенсацію за договором інвестування та коли Підприємство не погашає грошові зобов'язання перед інвестором, окремі права інвестора у разі укладення договору інвестування.</p>	<p>складуть 2182,26 грн</p>	<p>інфраструктури внутрішнього водного транспорту, що є об'єктами державної власності; буде забезпечено сприяння підтриманню стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту у належному технічному стані та модернізації їх, зокрема, з метою відповідності стандартам та вимогам Європейського Союзу; підвищено рівень безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах України.</p>
--	--	-----------------------------	--

Рейтинг	Аргументи щодо обраної	Оцінка ризику зовнішніх
---------	------------------------	-------------------------



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



5159/46/14-22 від 12.10.2022

	альтернативи/причини відмови від альтернативи	чинників на дію запропонованого наказу
<i>Альтернатива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	Не надасть змоги розв'язати вищезазначену проблему. Отже, цю альтернативу визнано недоцільною.	Відсутні
<i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проєкту акта	Забезпечить розв'язання вищезазначеної проблеми та досягнення встановлених цілей.	Відсутні

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

На даний час нормативно-правовий акт, яким встановлено порядок та умови компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, а також порядок укладення договорів щодо внесення таких інвестицій, відсутній.

Механізмом, який забезпечить розв'язання визначеної проблеми з боку держави, є прийняття запропонованого регуляторного акту.

Заходами, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми з боку держави, є забезпечення інформування суб'єктів господарювання – потенційних інвесторів та підприємство, на балансі якого перебувають стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, про вимоги акта шляхом оприлюднення його на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

Затвердження проєкту акта, яким установлюється прозорий та зрозумілий механізм внесення та компенсації приватних інвестицій в стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, сприятиме залученню таких приватних інвестицій в стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, чим буде підвищено рівень безпеки судноплавства внутрішніми водними шляхами та збільшено обсяг перевезень внутрішнім водним транспортом.

Проєктом акта передбачено, що інвестор, який має намір внести інвестиції у стратегічні об'єкти інфраструктури на підставі договору інвестування подає до Підприємства письмове звернення (пропозицію), в якому зазначає інформацію про об'єкт інвестування, передбачений стратегічним планом розвитку Підприємства, фінансування якого Інвестор має намір здійснити, а також обсяг такого фінансування, строки (графік) внесення інвестицій, строки (графік) здійснення компенсації інвестицій, до якого інвестор долучає:

засвідчені в установленому порядку копії установчих документів Інвестора;

документи, які підтверджують (забезпечують) фінансову спроможність інвестора виконати свої зобов'язання за договором інвестування (фінансова



звітність Інвестора за останній звітний період (за виключенням випадків створення Інвестора в поточному році);

аудиторський звіт за останній звітний рік (за виключенням випадків створення Інвестора в поточному році).

Згідно з проектом акта договір інвестування укладається за таких умов:

фінансування стратегічного об'єкту інфраструктури передбачено Планом заходів з реалізації Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України, затвердженим у встановленому порядку;

фінансування стратегічного об'єкту інфраструктури належить до напрямів інвестування, передбачених стратегічним планом розвитку Підприємства, затвердженим у встановленому порядку;

розмір компенсації інвестицій не перевищує розміру фактично внесених інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури (сплачених коштів на фінансування робіт/послуг, фінансування яких передбачено договором інвестування).

Таким чином, реалізація положень проекту акта сприятиме залученню приватних інвестицій, необхідних для модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, розвитку внутрішнього водного транспорту в Україні, та, відповідно, збільшення обсягу перевезень внутрішнім водним транспортом. Негативний вплив зовнішніх факторів на дію цього регуляторного акта відсутній.

## **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**

Для впровадження та виконання регуляторного акту органи виконавчої влади не будуть нести додаткових витрат.

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта, наводяться у розділі III відповідно до додатку 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта.

Додаток 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не розроблявся у зв'язку із відсутністю витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування.

Тест малого підприємства (М-Тест) відповідно до Додатку 4 до Методики не проводився у зв'язку із тим, що питома вага суб'єктів малого підприємства у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, не перевищує 10 відсотків.



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

Питання здійснення компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, передбачено Законом.

Оскільки проєкт акта розроблено на виконання вимог Закону, його дія обмежується дією Закону та не обмежується у часі іншими чинниками, що надасть можливість розв'язати проблеми та досягти цілей державного регулювання.

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

Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта – надходження не передбачаються.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акту – середній. З цією метою регуляторний акт оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

Прогнозні значення показників результативності регуляторного акту мають бути виражені у кількісній формі. Однак, у разі неможливості обчислення розмірів тієї чи іншої вигоди, результативність може бути виражена в текстовій формі, грошових одиницях чи процентному співвідношенні.

Після набуття чинності проєктом акта, його результативність визначатиметься такими показниками:

1. Кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюється дія акта – кількість суб'єктів господарювання, що виявлять намір внесення приватних інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту.

2. Розмір коштів і час, що витратять суб'єкти господарювання у зв'язку із виконанням вимог регуляторного акту – 2 175,12 грн та 3 години (ознайомлення з новими регуляторними нормами).

3. Розмір коштів у вигляді інвестицій, що будуть внесені (потенційно можуть бути внесені) у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту – у грошовому виразі.

4. Кількість стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, фінансування робіт з капітального ремонту, модернізації, реконструкції, технічного переоснащення або будівництва яких буде здійснено (або потенційно може бути здійснено) за рахунок внесених інвестицій.

5. Кількість стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, технічний стан яких буде покращено або які буде модернізовано за рахунок внесених інвестицій – у відсотковому співвідношенні до загальної





кількості стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту.

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

Стосовно регуляторного акта буде здійснюватися базове, повторне та періодичне статистичне відстеження його результативності.

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

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

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

Періодичні відстеження результативності дії регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження акта.

Установлені кількісні значення показників результативності регуляторного акта порівнюватимуться із зазначенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Міністр інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

« \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2022 року



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



5159/46/14-22 від 12.10.2022

# Міністерство інфраструктури України

## Повідомлення про оприлюднення проєкту постанови Кабінету Міністрів України

Про затвердження Порядку та умов укладення договорів щодо внесення суб'єктами господарювання інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту  
13 Жовтня 2022, 17:30

Метою прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку та умов компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту» є створення ефективного механізму залучення приватних інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, що є об'єктами державної власності.

Проєкт постанови розроблено з метою забезпечення реалізації положень статті 10 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» (далі – Закон), розв'язання проблеми, встановленої Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленої Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. No 430-р, та досягнення і виконання завдання, передбаченого Планом заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 7 квітня 2021 р. No 321-р, а також забезпечення можливості компенсації інвестицій, внесених в об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту, що є об'єктами державної власності, що сприятиме залученню відповідних інвестицій та відповідно розвитку внутрішнього водного транспорту, стабілізації економіки України.

На даний час існує проблема недостатнього фінансування галузі внутрішнього водного транспорту, у тому числі у зв'язку з відсутністю протягом тривалого часу базового закону в галузі.

03 грудня 2020 року Верховною Радою України прийнято Закон України «Про внутрішній водний транспорт» No 1054-IX (далі – Закон), який набирає чинності, за винятком окремих положень, які набирають чинності через три роки з дня його опублікування, з 01 січня 2022 року. Законом передбачено утворення

підприємства з обслуговування внутрішніх водних шляхів, з метою їх утримання у судноплавному стані.

Пунктом 64 частини 1 статті 1 Закону визначено, що стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту – це судноплавні канали внутрішніх водних шляхів (крім підхідних каналів до причальних споруд та судноплавних каналів внутрішніх морських вод), судноплавні гідротехнічні споруди, засоби навігаційного обладнання та навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, об'єкти річкової інформаційної служби державної форми власності.

Статтю 12 Закону встановлено, що обслуговування внутрішніх водних шляхів здійснюється суб'єктом господарювання, що обслуговує внутрішні водні шляхи, з метою їх утримання у судноплавному стані, шляхом:

- 1) організації ефективного та безпечного використання внутрішніх водних шляхів для судноплавства;
- 2) забезпечення проведення шляхових робіт, здійснення контролю і підтримання габаритів суднового ходу, судноплавних каналів внутрішніх водних шляхів;
- 3) утримання та забезпечення ефективного використання стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту;
- 4) навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах;
- 5) вжиття невідкладних заходів для ліквідації наслідків аварій та заходів, спрямованих на запобігання аварійним подіям, пов'язаним із судноплавством або функціонуванням стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту;
- 6) забезпечення функціонування річкової інформаційної служби та інформаційної системи автоматизованого обліку перевезень внутрішніми водними шляхами;
- 7) забезпечення пропуску суден через судноплавні гідротехнічні споруди.

Таким чином, Законом передбачено, що утримання стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту буде здійснюватися

підприємством, визначеним Мінінфраструктури, до функцій якого віднесено обслуговування внутрішніх водних шляхів.

Пунктом 7 розділу XII «Прикінцеві та перехідні положення» Закону встановлено, що підприємству, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту, до основних завдань якого належить обслуговування внутрішніх водних шляхів, передається майно державних транспортних підприємств, яке на день набрання чинності цим Законом входить до складу стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, та інше майно об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту державної форми власності.

Наразі, стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту перебувають на балансі трьох суб'єктів господарювання державної форми власності, а саме: судноплавні гідротехнічні споруди, тобто судноплавні шлюзи – балансоутримувачем є державне підприємство водних шляхів «Укрводшлях», засоби навігаційного обладнання та навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства – балансоутримувачем є державна установа «Держгідрографія», об'єкти річкової інформаційної служби – балансоутримувачем є державне підприємство «Адміністрація морських портів України». Протягом тривалого часу зазначені об'єкти внутрішнього водного транспорту, що Законом віднесені до стратегічних об'єктів, не отримували достатнього об'єму фінансування для забезпечення підтримання їх у належному технічному стані та модернізації, зокрема, з метою відповідності стандартам та вимогам Європейського союзу.

Частиною 3 статті 12 Закону передбачено, що для забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах створюється Державний фонд внутрішніх водних шляхів у складі спеціального фонду Державного бюджету України (далі – Держфонд ВВШ). Держфонд ВВШ створено Законом України No 2043 від 15 лютого 2022 р. «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України».

Напрямки спрямування коштів Держфонду ВВШ зазначені в частині третій статті 245 Бюджетного кодексу України. Разом з цим, стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту потребують модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва, а деякі – і відновлення в результаті військової агресії з боку російської федерації та військових дій на території України, що в свою чергу потребує значних фінансових вкладень у доволі короткий проміжок часу. З огляду на обмежені фінансові можливості підприємства з обслуговування внутрішніх водних шляхів, яке буде визначено, для забезпечення фінансування проведення необхідних для розвитку

внутрішнього водного транспорту в Україні, та, відповідно, перевезень внутрішніми водними шляхами, модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва об'єктів інфраструктури, є необхідним залучення інвестицій.

Згідно з частиною 4 статті 12 Закону забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах та шляхові роботи можуть здійснюватися за рахунок залучення інвестицій від суб'єктів господарювання у порядку, визначеному статтею 10 цього Закону.

Частиною 1 статті 10 Закону встановлено, що пріоритетні напрями інвестування у сфері внутрішнього водного транспорту визначаються Стратегією розвитку внутрішнього водного транспорту України, зокрема щодо:

- 1) запровадження інноваційних енергоефективних та екологічно безпечних технологій;
- 2) розвитку та модернізації мережі внутрішніх водних шляхів;
- 3) будівництва стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту;
- 4) підвищення рівня безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах;
- 5) розвитку туристичної та спортивної інфраструктури, у тому числі міжнародної, на внутрішніх водних шляхах;
- 6) здійснення компенсаційних відновлювальних заходів з метою відтворення природних ресурсів, що зазнали негативного впливу внаслідок днопоглиблювальних робіт на внутрішніх водних шляхах.

Також необхідно зазначити, що розділом «Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти» Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. No 430-р, до загальних проблем, що потребують розв'язання, віднесено, зокрема, відсутність механізму компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти транспорту.

Пунктом 76 Плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 7 квітня 2021 р. No 321-р, поставлено завдання розроблення та впровадження механізму заохочення та компенсації інвестицій

в стратегічні інвестиційні та інноваційні проекти, заходом з реалізації якого передбачено розроблення нормативно-правового акта, що регулюватиме порядок та умови компенсації інвестицій в стратегічні інвестиційні та інноваційні проекти у сфері морського і річкового транспорту.

Загальні правові, економічні та соціальні умови інвестиційної діяльності на території України визначено Законом України «Про інвестиційну діяльність» від 18 вересня 1991 р. No 1560-XII (далі – Закон No 1560).

Частиною 1 статті 1 Закону No 1560 визначено, що інвестиціями є всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, в результаті якої створюється прибуток (доход) та/або досягається соціальний та екологічний ефект.

Відповідно до частини 1 статті 2 Закону No 1560 інвестиційною діяльністю є сукупність практичних дій громадян, юридичних осіб і держави щодо реалізації інвестицій.

Згідно зі статтею 9 Закону No 1560 основним правовим документом, який регулює взаємовідносини між суб'єктами інвестиційної діяльності, є договір (угода).

Укладення договорів, вибір партнерів, визначення зобов'язань, будь-яких інших умов господарських взаємовідносин, що не суперечать законодавству України, є виключною компетенцією суб'єктів інвестиційної діяльності.

Проект постанови передбачає встановлення порядку подання інвестором, який має намір внесення інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури, пропозицій (звернення) щодо внесення інвестицій, вимоги до такого звернення, порядок розгляду Підприємством, яке утримує стратегічні об'єкти інфраструктури, отриманих пропозицій, порядок прийняття Підприємством рішення за результатами розгляду пропозицій, перелік умов, які обов'язково повинен містити договір інвестування, умови, за яких договір інвестування укладається, випадки, коли інвестор втрачає право на компенсацію за договором інвестування та коли Підприємство не погашає грошові зобов'язання перед інвестором, окремі права інвестора у разі укладення договору інвестування.

Реалізація постанови матиме позитивний вплив на інтереси заінтересованих сторін, сприятиме економічному відновленню України.

Зауваження та пропозиції до проекту постанови надсилалися зацікавленими

юридичними та фізичними особами протягом 30 днів з дня його оприлюднення (</news/33305.html>) до Управління морського та річкового транспорту Міністерства інфраструктури України.

[Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку та умов укладення договорів щодо внесення суб'єктами господарювання інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту» \(зі змінами від 12.10.2022\)](#)

[Порядок та умови укладення договорів щодо внесення суб'єктами господарювання інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту \(зі змінами від 12.10.2022\)](#)

[Аналіз регуляторного впливу до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку та умов укладення договорів щодо внесення суб'єктами господарювання інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту» \(зі змінами від 12.10.2022\)](#)

[Пояснювальна записка до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку та умов укладення договорів щодо внесення суб'єктами господарювання інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту» \(зі змінами від 12.10.2022\)](#)

[Додаток до пояснювальної записки \(зі змінами від 12.10.2022\)](#)

---

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/33781.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове