



НАЦІОНАЛЬНЕ АНТИКОРУПЦІЙНЕ БЮРО УКРАЇНИ

вул. Василя Сурикова, 3, м. Київ, 03035, тел./факс.: (044) 246-31-84, колл-центр: (044) 246-34-11
<http://www.nabu.gov.ua>; e-mail: document@nabu.gov.ua, info@nabu.gov.ua

№ _____

На № _____

від _____

Міністру інфраструктури України
Олександрю КУБРАКОВУ

Шановний Олександрє Миколайовичу!

Відповідно до Закону України «Про Національне антикорупційне бюро України» (далі – Закон) Національне антикорупційне бюро України (далі – Національне бюро) є центральним органом виконавчої влади із спеціальним статусом, на який покладається попередження, виявлення, припинення, розслідування та розкриття корупційних та інших кримінальних правопорушень, віднесених до його підслідності, а також запобігання вчиненню нових.

Під час виконання завдань, покладених на Національне бюро, з протидії корупційним та іншим кримінальним правопорушенням, які вчинені вищими посадовими особами, уповноваженими на виконання функцій держави, у галузі морського та внутрішнього водного транспорту встановлено, що 26.12.2022 Міністерство інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури) підготувало та надіслало на погодження у відповідні центральні органи виконавчої влади проект постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури», а саме про затвердження Кабінетом Міністрів України Порядку та умов компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури (далі – проект Порядку).

Слід зазначити, що проект Порядку має безпосереднє відношення до подій, пов'язаних з отриманням у 2015 році товариствами «ТІС-Руда» та «ТІС-Контейнерний термінал» права справляти корабельний збір, що є предметом досудового розслідування у кримінальному провадженні № 22016000000000269.

Під час аналізу проекту Порядку встановлено, що абзацом 6 пункту 5 пропонується визначити розмір внесених інвестицій як поточну вартість витрат на створення в сучасних умовах нового об'єкта, який є ідентичним об'єкту оцінки, обчислену на дату оцінки, що суперечить абзацу 5 пункту 5, згідно із яким при визначенні вартості підводної гідротехнічної споруди слід прийняти за основу, що підводна гідротехнічна споруда є об'єктом капітальних інвестицій, вартість якого не повинна перевищувати розміру внесених інвестицій.



Передбачена абзацом 6 пункту 5 проєкту Порядку норма несе корупційні ризики та ризики зловживань, пов'язані із завищенням вартості об'єкта оцінки, оскільки вартість фактичних витрат на виконання днопоглиблювальних робіт, які проводилися на замовлення ТОВ «ТІС-Руда» та ТОВ «ТІС-Контейнерний термінал» у 2007–2009 роках є відмінною від вартості таких робіт у сучасних умовах, в умовах іншої кон'юнктури ринку та воєнного стану.

Відомо, що вказані товариства за період з 2015 року зібрали корабельного збору на суму понад 40 млн доларів США, а витратили на виконання днопоглиблювальних робіт біля причалів №№ 18-22 в морському порту «Південний» не більше 30 млн доларів США. У зв'язку з цим зазначена норма проєкту Порядку може бути використана з метою створення умов для компенсації усієї суми зібраного корабельного збору та неповернення цих коштів державному підприємству «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ»), і навіть створення умов для покладення на ДП «АМПУ» додаткових фінансових зобов'язань, що в умовах падіння його доходів, ставить ДП «АМПУ» у скрутне фінансове становище.

У зв'язку з цим пропонуємо взяти за основу, що розмір внесених інвестицій визначається як вартість фактичних витрат, здійснених для створення цієї споруди, станом на момент її створення (виконання робіт) із врахуванням фізичного зносу об'єкта (зокрема зменшення глибин). Розмір фактичних витрат підтверджується первинними документами, зокрема актами виконаних будівельних (днопоглиблювальних) робіт, промірами глибин та документами про оплату цих витрат (робіт).

Окрім цього, пояснювальною запискою до проєкту Порядку передбачено, що підводні гідротехнічні споруди передаються у державну власність в особі Мінінфраструктури та у господарське відання ДП «АМПУ» на підставі договору щодо передачі майна, укладеного між власником підводної гідротехнічної споруди та ДП «АМПУ». Однак згідно із текстом проєкту Порядку право власності у такому випадку переходить до ДП «АМПУ», а не до держави в особі Мінінфраструктури.

Принагідно зазначаємо, що відповідні зауваження щодо можливості перебування гідротехнічних споруд у приватній власності викладені у листі Національного бюро від 20.08.2021 № 02-008/25778.

З повагою

Тимчасово виконуючий
повноваження Директора

Гізо УГЛАВА



НАЦІОНАЛЬНЕ АНТИКОРУПЦІЙНЕ БЮРО УКРАЇНИ

вул. Банкова, 20/21, Київ, 01033, тел./факс: (044) 255-09-00, е-mail: naabu@naabu.gov.ua, <http://www.naabu.gov.ua>

№ _____

на № 2781/46/14-21 29.07.2021

Міністерство інфраструктури України

До Національного антикорупційного бюро України (далі – Національне бюро) надійшов лист Міністерства інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури) від 29.07.2021 № 2781/46/14-21 щодо розробки проекту постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури» (далі – Проект постанови).

За результатами розгляду листа повідомляємо таке:

1. Згідно з Проектом постанови та додатками пропонується затвердити Порядок та Умови компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури (далі – Порядок).

Порядок визначає механізм та умови:

- компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності;

- компенсації власникам підводних гідротехнічних споруд їх вартості на підставі договору щодо передачі майна у державну власність.

Зауваження до Проекту постанови та Порядку (у частині компенсації власникам підводних гідротехнічних споруд їх вартості на підставі договору щодо передачі майна у державну власність) зазначені у **рекомендаціях Національного бюро від 30.04.2021 № 01-210/14002 про усунення причин і умов, які сприяють вчиненню кримінальних правопорушень**, віднесених до підслідності Національного бюро (далі – Рекомендації). Дорученням Віце-прем'єр-міністра України – Міністра з питань стратегічних галузей промисловості України Олега Уруського від 13.05.2021 № 19560/1/1-21 (далі – Доручення) Мінінфраструктури та Міністерству юстиції України (далі – Мін'юст) доручено розглянути Рекомендації.

Суть зауважень полягає у тому, що згідно із статтями 13, 14, 116 Конституції України, статтями 177, 178, 324, 328, 373 Цивільного кодексу України, статтями 5, 6 Водного кодексу України та статтями 58, 59, 79, 84 Земельного кодексу України операційні акваторії, портові акваторії, лимани, ріки, моря, канали є водними об'єктами, які у свою чергу є виключною власністю Українського народу, землі під ними є землями водного фонду та виключною власністю держави. Передача зазначених



0043776

об'єктів у приватну власність не допускається. Повноваження на розпорядження цими об'єктами належить Кабінету Міністрів України.

Правова позиція Національного бюро відповідає судовій практиці апеляційних та касаційних судів в аналогічних справах, зокрема: у справі № 915/74/18 та у справі № 916/875/20 суди дійшли висновку про те, що водні об'єкти є виключною власністю Українського народу, а землі водного фонду – держави. Зазначене майно не може перебувати у приватній власності.

У зв'язку із цим є незаконними будь-які положення підзаконних нормативно-правових актів щодо можливості перебування у недержавній формі власності портових акваторій, операційних акваторій, каналів (підводні гідротехнічні споруди), оскільки вони суперечать вказаним вище нормам Конституції та законів України. Такі положення містяться у Проекті постанови, Порядку та пояснювальній записці до них.

Прийняття Проекту постанови та Порядку із нормами, які допускають недержавну форму власності на портові акваторії, операційні акваторії, канали, не тільки суперечить нормам Конституції та законів України, а ще й може бути використано для легалізації незаконних схем, пов'язаних із виведенням з державної форми власності земельних та водних об'єктів, а також може ускладнити роботу державних органів щодо повернення майна з чужого незаконного володіння. Крім цього, Порядком пропонується передання державі державного ж майна з компенсацією його вартості.

Таким чином, зазначені у Рекомендаціях зауваження не враховані Міністерством інфраструктури України.

2. Слід звернути увагу на те, що Порядком не передбачено проведення оцінки, перевірки тощо економічної доцільності у компенсації інвестицій. Також не передбачено обов'язку Адміністрації морських портів України розробки техніко-економічного обґрунтування інвестування в окремі об'єкти портової інфраструктури, компенсації такого інвестування та необхідності залучення державних коштів чи коштів державних підприємств.

Під час визначення економічної доцільності слід враховувати перспективу збільшення вантажопотоку в українських портах в цілому та надходжень у бюджети державних підприємств, місцевих та державного бюджетів у сукупності, а не в окремо взятому порту чи регіоні, а також безпосередній внесок інвестора у збільшення зазначених показників. Оскільки суб'єкти господарювання сплачують портові збори, які є джерелом надходження коштів для компенсації інвестицій, Державному підприємству «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ»), яке об'єднує адміністрації усіх морських портів України. Крім цього, у договорах компенсації інвестицій також доцільно передбачити відповідальність інвестора у випадку недосягнення таких показників.

Також Порядком передбачено, що договір інвестування може бути укладений за відсутності таких істотних умов як: обсяг запланованих інвестицій, розмір інвестицій, що підлягають компенсації, строки (графік) фінансування та/або компенсації інвестицій; та за відсутності таких основних документів для визначення об'єкта будівництва як проектною документацією, титулу будов, висновків державної будівельної експертизи проекту.

У разі укладення договорів без зазначення істотних умов та за відсутності належних документів на об'єкт будівництва існує ризик

інвестування державних коштів у збиткові для держави об'єкти в інтересах окремих суб'єктів господарської діяльності, а також ризик покладення на ДП «АМПУ» фінансових зобов'язань, які неможливо виконати. Це може негативно вплинути на фінансові показники та спроможність Державного підприємства виконувати свої зобов'язання перед кредиторами.

3. Рекомендації Національного бюро вже третій місяць залишаються не розглянутими по суті Кабінетом Міністрів України, Мінінфраструктури та Мін'юстом.

На сьогодні наказ Мінінфраструктури від 24.07.2015 № 281, який суперечить статтям 13, 14, 116 Конституції України, статтям 177, 178, 324, 328, 373 Цивільного кодексу України, статтям 5, 6 Водного кодексу України та статтям 58, 59, 79, 84 Земельного кодексу України, не скасований, не скасована його державна реєстрація, не внесені зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 27.05.2013 № 316, щодо виключення пунктів 2.9, 2.10, а також строк 11–12 Додатка № 2. Також не ведеться претензійно-позовна робота щодо повернення із чужого незаконного володіння операційних акваторій причалів №№ 18-22 в морському порту Південний, у тому числі шляхом скасування незаконних рішень державного реєстратора.

Такий стан справ призводить до збільшення збитків, завданих ДП «АМПУ», орієнтовно на суму 18 млн грн щомісячно.

Збиток завдано у зв'язку із прийняттям та введенням у дію наказу Мінінфраструктури № 281 від 24.07.2015 «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316», а саме внесенням змін у Порядок справляння та розміри ставок портових зборів. Цим наказом у вказаний Порядок включені пункти 2.9, 2.10, а також строки 11-12 Додатка № 2 щодо стягнення частини корабельного збору на користь ТОВ «ТІС – Контейнерний термінал» та ТОВ «ТІС – Руда», які не є власниками операційної акваторії причалу (причалів) №№ 18-22, а також щодо застосування понижуючих коефіцієнтів при стягненні корабельного збору на користь Адміністрації морських портів України.

Враховуючи викладене, керуючись статтями 13, 14, 116 Конституції України, статтями 177, 178, 324, 328, 373 Цивільного кодексу України, статтями 5, 6 Водного кодексу України та статтями 58, 59, 79, 84 Земельного кодексу України, ст. 17 Закону України «Про Національне антикорупційне бюро України», просимо **невідкладно розглянути по суті рекомендації Національного бюро від 30.04.2021 № 01-210/14002 про усунення причин і умов, які сприяють вчиненню кримінальних правопорушень, віднесених до підслідності Національного бюро.**

Про результати розгляду листа просимо повідомити у максимально стислі строки.

Тимчасово виконуючий
повноваження Директора

Г.Углава



МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД, ТЕРИТОРІЙ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Берестейський, 14, м. Київ, 01135,
тел.: (044) 351-40-96, (044) 351-40-35, (044) 351-40-01,
E-mail: miu@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

від _____ 20__ р. № _____

На № _____ від _____ 20__ р.

Державна регуляторна служба України

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України надсилає на погодження проект постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності» (далі – проект акта), доопрацьований відповідно до рішення Державної регуляторної служби України від 17.05.2024 № 165.

Водночас, стосовно зауважень Державної регуляторної служби України, викладених у рішенні від 17.05.2024 № 165 зазначаємо наступне.

1. Щодо зауваження до пункту 3 проекту Порядку та умов укладання договорів, на підставі яких здійснюється компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності (далі – проект Порядку та умов) інформуємо.

Проект Порядку та умов розроблено відповідно до статті 27 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон), частиною третьою якої встановлено, що 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.

Також, відповідно до частини першої статті 16 Закону України «Про морські порти України» фінансування діяльності адміністрації морських портів України здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються нею відповідно до цього Закону, плати за надання послуг та орендної плати, інших незаборонених законодавством джерел.

Оскільки Законом не встановлено вичерпного переліку джерел фінансування компенсації інвестицій, вважаємо за недоцільне встановлення



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E1040000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

такого переліку проектом Порядку та умов.

2. Щодо встановлення додаткових критеріїв відбору потенційних інвесторів і неможливості участі в інвестуванні новостворених суб'єктів господарювання інформуємо, що проектом Порядку та умов передбачено поняття фінансової спроможності, а також необхідність її підтвердження інвестором, який є має намір укласти договір інвестування. Крім цього, враховуючи права та обов'язки інвестора за договором інвестування, передбачені пунктом 7 проекту Порядку та умов, вважаємо недоцільним встановлення додаткових вимог, оскільки участь інвестора без наявного досвіду, за умови стабільного фінансування з боку інвестора, не вплине на досягнення мети.

3. Щодо форми співробітництва між державою та приватними суб'єктами господарювання інформуємо, що абзацом другим пункту 1 проекту Порядку та умов передбачається, що дія цих Порядку та умов не поширюється на правовідносини за участю суб'єктів господарювання, що здійснюють приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури на підставі договорів, укладених у межах державно-приватного партнерства, зокрема концесійних договорів, а також договорів оренди державного майна.

4. Щодо доповнення проекту Порядку та умов положеннями про оцінку інвестицій та передачу об'єкта портової інфраструктури на баланс державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ»), інформуємо, що відповідні положення проекту Порядку та умов виключені у зв'язку із зауваженнями Національного антикорупційного бюро України, висловленими під час нарад, а також наданими офіційними листами від 05.01.2023 № 02-008/550 та від 20.08.2021 № 02-008/25778, що додаються.

Крім цього, абзацом першим пункту 1 проекту Порядку та умов передбачається, що Порядок та умови визначають механізм компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, та умови укладання договорів, на підставі яких здійснюється така компенсація інвестицій.

5. Щодо віднесення грошових зобов'язань, що виникають в Адміністрації за договором інвестування, до значного господарського зобов'язання інформуємо.

Відповідно до фінансового плану ДП «АМПУ» на 2024 рік вартість активів підприємства становить 21,9 млрд грн. Згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України від 13 грудня 2017 р. № 911 «Про затвердження скоригованого проекту «Будівництво першої черги (гідротехнічні споруди) контейнерного терміналу на Карантинному молу державного підприємства «Одеський морський торговельний порт» за рахунок штучно створеної території. Коригування» загальна кошторисна вартість будівництва становить 6,4 млрд грн. При цьому, за наявною інформацією, частина робіт ДП «АМПУ» складає 3,7 млрд грн або близько 17% вартості активів державного



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

підприємства.

Відсутність у фінансових планах ДП «АМПУ» на 2023 та 2024 роки значних господарських зобов'язань, у тому числі аналогічних вищенаведеному, інвестиційних проєктів, пов'язана, зокрема, зі зменшенням інтенсивності господарської діяльності у морських портах. Також, оскільки строк дії проєкту Порядку та умов не обмежений у часі, вважаємо за доцільне залишити пункт 10 у запропонованій редакції.

- Додатки:
1. Проєкт акта на 6 арк. в 1 прим.
 2. Пояснювальна записка до проєкту акта на 5 арк. в 1 прим.
 3. Аналіз регуляторного впливу проєкту акта на 21 арк. в 1 прим.
 4. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення на 1 арк. в 1 прим.
 5. Інформаційно-довідкові матеріали на 6 арк. в 1 прим.

Виконувач обов'язків Міністра

Василь ШКУРАКОВ

Сергій Васи́лига (044) 351 44 61



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від _____ 2024 р. № _____

Київ

Деякі питання компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності

Відповідно до статті 27 Закону України «Про морські порти України» Кабінет Міністрів України **п о с т а н о в л я є**:

Затвердити Порядок та умови укладання договорів, на підставі яких здійснюється компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, що додаються.

Прем'єр-міністр України

Д. ШМИГАЛЬ



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
_____ 2024 р. № _____

Порядок та умови
укладання договорів, на підставі яких здійснюється компенсація інвестицій,
внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової
інфраструктури, що є об'єктами державної власності

1. Ці Порядок та умови визначають механізм компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання (далі – інвестори) у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності (далі – об'єкти портової інфраструктури), та умови укладання договорів, на підставі яких здійснюється така компенсація інвестицій.

Дія цих Порядку та умов не поширюється на правовідносини за участю суб'єктів господарювання, що здійснюють приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури на підставі договорів, укладених у межах державно-приватного партнерства, зокрема концесійних договорів, а також договорів оренди державного майна.

2. У цих Порядку та умовах терміни вживаються в таких значеннях:

Адміністрація – державне підприємство «Адміністрація морських портів України»;

компенсація інвестицій – погашення грошового зобов'язання, що виникло в Адміністрації перед інвестором на підставі договору щодо фінансування інвестором робіт з проектування та/або будівництва об'єктів портової інфраструктури (далі – договір інвестування);

фінансова спроможність – підтверджена документально забезпеченість інвестора достатнім обсягом грошових та інших майнових активів, для повного виконання своїх зобов'язань за договором інвестування (зокрема банківська гарантія).

Інші терміни вживаються у значеннях, наведених у Цивільному кодексі України, Законах України «Про морські порти України» (далі – Закон), «Про регулювання містобудівної діяльності» та «Про інвестиційну діяльність».

3. Компенсація інвестицій може здійснюватися за рахунок портових зборів (крім адміністративного та маякового) та інших джерел, не заборонених законодавством, з урахуванням цих Порядку та умов.

4. Інвестор, що є юридичною особою та який має намір укласти договір інвестування, подає до Адміністрації звернення у паперовій або електронній формі, до якого додаються:



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

засвідчені керівником або уповноваженою ним особою 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;

фінансова звітність інвестора за останній звітний період (за винятком випадків створення суб'єкта господарювання (інвестора) в поточному році), а також аудиторський звіт за останній звітний рік, інші документи, які підтверджують (забезпечують) фінансову спроможність інвестора виконати свої зобов'язання за договором інвестування.

Інвестор, що є фізичною особою-підприємцем, та який має намір укласти договір інвестування, подає до Адміністрації звернення у паперовій або електронній формі, до якого додаються:

копія витягу або виписки з Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань;

фінансова звітність інвестора за останній звітний період (за винятком випадків створення суб'єкта господарювання (інвестора) в поточному році), інші документи, які підтверджують (забезпечують) фінансову спроможність інвестора виконати свої зобов'язання за договором інвестування.

Інвестор може не додавати документи, передбачені абзацами третім та шостим цього пункту, до звернення у паперовій або електронній формі у разі, якщо такі документи є у публічному доступі українською мовою на вебсайті (вебсторінці) інвестора у форматі, що дозволяє їх автоматизоване оброблення електронними засобами, вільний та безоплатний доступ до них, а також їх подальше використання. У такому разі інвестор подає реквізити для забезпечення можливості автоматичного завантаження копій цих документів 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) у форматі універсального покажчика місцезнаходження Universal Resource Locator (URL-адресу), ім'я файлу (включно з розширенням в імені файлу, яке має відповідати його типу / формату) (не подається у разі створення інвестора в поточному році).

Звернення в електронній формі подається на адресу електронної пошти Адміністрації з накладенням кваліфікованого електронного підпису або удосконаленого електронного підпису, що базується на кваліфікованому сертифікаті електронного підпису заявника.

Документи, зазначені в абзацах першому – шостому цього пункту, повинні бути складені українською мовою або у разі якщо документи складені іноземною мовою – додатково надається їх переклад, вірність якого або справжність підпису перекладача на їхньому перекладі засвідчено нотаріально.

Якщо інвесторами виступають декілька суб'єктів господарювання, то звернення у паперовій або електронній формі щодо укладення договору



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

інвестування може бути подане до Адміністрації будь-ким із цих суб'єктів господарювання із обов'язковим наданням письмової згоди інших інвесторів на укладення такого договору та документів, зазначених в абзацах другого – шостому цього пункту, стосовно кожного з інвесторів відповідно до їх кількості та обсягів майбутнього фінансування об'єктів портової інфраструктури.

Інвестування у стратегічні об'єкти портової інфраструктури за договором інвестування може передбачати ремонт, модернізацію, реконструкцію або будівництво таких об'єктів.

5. Адміністрацією від інвестора приймаються до розгляду звернення у паперовій або електронній формі з додатками за переліком та в обсязі, передбаченому пунктом 4 цих Порядку та умов.

Рішення про відмову в укладанні договору інвестування приймається у випадках:

невідповідності вимогам, зазначеним у пункті 4 цих Порядку та умов;

нове будівництво не передбачено планом розвитку відповідного морського порту;

наявність у Державному реєстрі санкцій відомостей про застосовані (не скасовані) санкції до інвестора.

За результатами опрацювання звернення у паперовій або електронній формі та доданих до нього документів Адміністрація протягом шістдесяти календарних днів з дня їх отримання приймає рішення про укладення договору інвестування або про відмову в його укладенні з одночасним повідомленням інвестора про прийняте рішення у паперовій або електронній формі.

Договір інвестування вважається укладеним з моменту підписання його сторонами.

6. Договір інвестування повинен передбачати такі умови:

вартість запланованих інвестицій;

кількісні та якісні характеристики предмета інвестицій (види та обсяги робіт тощо);

порядок визначення розміру інвестицій, що підлягають компенсації;

випадки настання форс-мажору та умови компенсації інвестицій у разі їх настання;

строк (графік) фінансування об'єктів портової інфраструктури, який повинен бути тотожним графіку фінансування робіт за договором підряду, укладеним між Адміністрацією та виконавцями робіт з проектування та/або будівництва об'єктів портової інфраструктури;

порядок та джерела компенсації інвестицій (компенсація інвестицій починається в термін, передбачений договором інвестування, але не раніше прийняття в експлуатацію об'єкта портової інфраструктури (черги та/або пускового комплексу). У разі, якщо інвестиції вносяться у фінансування робіт з будівництва об'єктів портової інфраструктури, експлуатація яких приносить



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

доходи, компенсація таких інвестицій здійснюється виключно в межах отриманих Адміністрацією доходів від експлуатації відповідного об'єкта портової інфраструктури (черги та/або пускового комплексу);

розмір компенсації інвестицій не повинен перевищувати розміру фактично сплачених інвестором коштів на фінансування проєктування та/або виконання робіт з будівництва об'єктів портової інфраструктури.

Якщо на момент укладення договору інвестування неможливо визначити обсяг запланованих інвестицій, розмір інвестицій, що підлягають компенсації, та узгодити строки (графіки) фінансування та/або компенсації інвестицій, сторони обумовлюють порядок та строки визначення вказаних умов та внесення відповідних змін до такого договору.

У разі відсутності на момент укладення договору інвестування документації, необхідної для реалізації проєкту, такий договір повинен містити умови щодо здійснення заходів, спрямованих на розроблення та отримання відповідної документації, передбаченої Законами України «Про регулювання містобудівної діяльності» та «Про архітектурну діяльність».

Договір інвестування може передбачати участь інвестора у фінансуванні робіт з розроблення документації, яка необхідна для реалізації проєкту. Інвестор втрачає право на компенсацію за договором інвестування у випадку прострочення/припинення фінансування робіт з будівництва об'єкта портової інфраструктури більше ніж на 180 календарних днів від запланованої дати платежу, яка передбачена графіком фінансування об'єктів портової інфраструктури за договором інвестування, за винятком випадків, якщо таке прострочення/припинення було обумовлене настанням форс-мажорних обставин.

Стратегічні об'єкти портової інфраструктури, створені відповідно до договору інвестування, є об'єктами державної власності.

7. Інвестор за договором інвестування:

виступає кредитором Адміністрації за грошовим зобов'язанням, яке виникає за укладеним договором інвестування у зв'язку із договорами підяду, укладеними між Адміністрацією та виконавцями робіт з проєктування та/або будівництва об'єктів портової інфраструктури;

бере участь у розробці планів фінансування робіт з проєктування та/або будівництва об'єктів портової інфраструктури, надає пропозиції до планів фінансування та умов проєкту договору підяду;

має право спільно з Адміністрацією перевіряти хід і якість робіт з проєктування та/або будівництва об'єктів портової інфраструктури, не втручаючись у господарську діяльність підрядних організацій.

8. Вибір підрядника та інших організацій, що виконуватимуть роботи з проєктування та/або з будівництва об'єкта портової інфраструктури,



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

здійснюється Адміністрацією відповідно до законодавства про публічні закупівлі.

9. Виконання та фінансування робіт з проектування та/або будівництва об'єктів портової інфраструктури, внесення інвестицій згідно з цими Порядком та умовами, здійснюються у разі, якщо це передбачено затвердженим в установленому законодавством порядку фінансовим планом Адміністрації.

10. У разі, якщо грошові зобов'язання, що виникають в Адміністрації 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

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності»

1. Мета

Метою прийняття проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності» (далі – проєкт акта), є забезпечення реалізації статті 27 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон).

2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Відповідно до статті 27 Закону компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, здійснюється на підставі відповідних договорів, що укладаються адміністрацією морських портів України та інвесторами в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України.

Інвестування у стратегічні об'єкти портової інфраструктури може передбачати ремонт, модернізацію, реконструкцію або будівництво таких об'єктів.

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.

Також, у зв'язку з військовою агресією російської федерації проти України, нині як ніколи, існує проблема недостатнього фінансування морської галузі, що призводить до браку коштів державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ»).

ДП «АМПУ» відповідно до статті 15 Закону утворено з метою, серед іншого, утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту.

Також, ДП «АМПУ» повинно забезпечувати реалізацію завдань, покладених на нього, відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430, Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

Ряд проєктів будівництва, реалізація яких передбачена зазначеними нормативно-правовими актами, є предметами вже укладених ДП «АМПУ» договорів, однак через брак коштів та дивідендну політику держави немає можливості реалізувати навіть частини цих проєктів.

Окрім цього, перед ДП «АМПУ» гостро стоїть питання необхідності реконструкції та підтримки у належному стані портової інфраструктури, у тому числі причальної. Зокрема, на балансі ДП «АМПУ» обліковується 265 причалів (вантажні, допоміжні, пасажирські), розташовані в 13 морських портах України, серед яких: 20 не придатні до нормальної експлуатації; 37 потребують значних капіталовкладень в найближчі 5 років; більше 50 працюють з низькою економічною ефективністю (наведені дані станом до 24.02.2022).

Оскільки, переважній більшості причалів більше 50 років, виникає необхідність відновлення їх технічного стану шляхом здійснення капітального ремонту або реконструкції. Постійне відкладання цих робіт через брак коштів з часом зумовить загальне погіршення їх технічного стану, збільшення кількості причалів з обмеженим режимом експлуатації і навантажень, а також збільшення кількості непридатних до нормальної експлуатації причалів, які на цей час генерують кошти, частина з яких відраховується до державного бюджету у вигляді дивідендів.

За попередніми розрахунками, в період до початку військових дій на території України, потреба ДП «АМПУ» у фінансуванні проєктів з реконструкції, модернізації та будівництва лише причалів (понад 48 проєктів, з яких 36 з реконструкції та модернізації) оцінювалась на рівні 12 млрд грн на 4 роки.

Відповідно до Закону до стратегічних об'єктів портової інфраструктури також належать акваторії, пірси, інші види причальних споруд, моли, дамби, хвилеломи, інші берегозахисні споруди, підводні споруди штучного та природного походження, у тому числі канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи, лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, інші об'єкти, що забезпечують діяльність двох і більше суб'єктів господарювання у морському порту.

З огляду на зазначене, виникла необхідність розроблення Мінінфраструктури проєкту акта.

3. Основні положення проєкту акта

Проєкт акта передбачає визначення механізму компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання (інвесторами) у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, та умови укладання договорів, на підставі яких здійснюється така компенсація інвестицій.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

Джерелом компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури можуть бути портові збори, що справляються Адміністрацією морських портів України та інші джерела, не заборонені законодавством, що також встановлено частиною третьою статті 27 Закону.

4. Правові аспекти

У цій сфері суспільних відносин діють:

Цивільний кодекс України;

Господарський кодекс України;

Закон України «Про морські порти України»;

Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності»;

Закон України «Про інвестиційну діяльність».

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація акта не потребує фінансування з державного чи місцевих бюджетів.

6. Позиція заінтересованих сторін

Проект акта буде оприлюднено на офіційному вебсайті Мінінфраструктури з метою отримання зауважень та пропозицій до нього.

Проект акта не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, прав осіб з інвалідністю, функціонування і застосування української мови як державної; сфери наукової та науково-технічної діяльності.

7. Оцінка відповідності

У проекті акта відсутні положення, що:

стосуються зобов'язань України у сфері європейської інтеграції;

стосуються прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод;

впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків;

містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією;

створюють підстави для дискримінації.

Проект акта буде надіслано до Національного агентства з питань запобігання корупції для визначення необхідності проведення антикорупційної експертизи.

8. Прогноз результатів



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

Реалізація акта матиме вплив на ринкове середовище, забезпечення захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання і держави.

Реалізація акта не матиме впливу на інтереси громадян; підвищення чи зниження спроможності територіальних громад; громадське здоров'я, покращення чи погіршення стану здоров'я населення або його окремих груп; екологію та навколишнє природне середовище, обсяг природних ресурсів, рівень забруднення атмосферного повітря. Реалізація акта матиме вплив на інтереси заінтересованих сторін (інформація додається).

Виконувач обов'язків Міністра розвитку
громад, територій та інфраструктури України

Василь ШКУРАКОВ

_____ 2024 р.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

Додаток
до пояснювальної записки
(пункт 8)

**Інформація про вплив
постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання компенсації інвестицій,
внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури,
що є об'єктами державної власності»**

Заінтересована сторона	Вплив реалізації акта на заінтересовану сторону	Пояснення очікуваного впливу
Держава	позитивний	відновлення стратегічних об'єктів портової інфраструктури; зростання макроекономічних показників у галузі морського транспорту; підвищення конкурентоспроможності морських портів України; збільшення інвестиційної привабливості морських портів
Суб'єкти господарювання	позитивний	збільшення доходів від господарської діяльності у зв'язку зі збільшенням пропускної спроможності морських портів; пришвидшення розвитку об'єктів портової інфраструктури

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання
компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні
об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності»

I. Визначення проблеми

Частиною першою статті 27 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) передбачено, що компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, здійснюється на підставі відповідних договорів, що укладаються державним підприємством «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ») та інвесторами в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України.

На виконання вищезазначених положень Закону Мінінфраструктури розробило проект постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності» (далі – проект акта), яка затверджує Порядок та умови укладання договорів, на підставі яких здійснюється компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності.

Проблема, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання, є брак коштів в ДП «АМПУ» на реалізацію затверджених проектів через недостатнє фінансування морської галузі. Вирішення цієї проблеми полягає у встановленні прозорого порядку та визначенні умов, на підставі яких ДП «АМПУ» здійснюватиме суб'єктам господарювання компенсацію внесених суб'єктами господарювання (далі - інвестори) інвестицій у фінансування робіт з ремонту, модернізації, реконструкції або будівництва стратегічних об'єктів портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності (далі – об'єкти інвестування).

У зв'язку з військовою агресією російської федерації проти України нині як ніколи гостро існує проблема недостатнього фінансування морської галузі, що призводить до відпливу коштів з ДП «АМПУ». Разом з цим, ДП «АМПУ» повинно забезпечувати реалізацію завдань, покладених на неї, відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430, та Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548 (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2020 р. № 1634).



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

Окрім того, перед ДП «АМПУ» гостро стоїть питання браку коштів для реалізації проєктів реконструкції та підтримки портової інфраструктури, у тому числі причальної. Так, наприклад, на балансі ДП «АМПУ» 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 (наведені дані станом до 24.02.2022).

Переважає більшість причалів експлуатуються вже понад 25 років, значній кількості яких більше 50 років, що обумовлює необхідність відновлення їх технічного стану шляхом ремонту або 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, в період до початку військових дій на території України, потреба ДП «АМПУ» у фінансуванні проєктів з реконструкції, модернізації та будівництва лише причалів (понад 48 проєктів, з яких 36 з реконструкції та модернізації) оцінювалась на рівні 12 млрд грн на 4 роки.

Проте враховуючи окупацію 3 континентальних морських портів, а також наявність постійних ракетних ударів з боку російської федерації по території України, в тому числі південних регіонів зростає кількість пошкоджених об'єктів інфраструктури.

Оцінку фактичного пошкодженого та знищеного майна, в тому числі стратегічних об'єктів портової інфраструктури можливо буде здійснити після завершення бойових дій на території України. Отже, за результатами проведеної оцінки потреба ДП «АМПУ» в фінансуванні не тільки нових та реконструкції наявних об'єктів, а й відновленні і відбудови зруйнованих зростає в декілька разів.

Запровадження такого механізму на сьогодні, як ніколи є актуальним і необхідним для відновлення нормального та повноцінного функціонування морегосподарського комплексу.

Окрім причалів, Закон до стратегічних об'єктів портової інфраструктури відносить акваторії, пірси, інші види причальних споруд, моли, дамби, хвилеломи, інші берегозахисні споруди, підводні споруди штучного та природного походження, у тому числі канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи, лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, інші об'єкти, що забезпечують діяльність двох і більше суб'єктів господарювання у морському порту.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

З огляду на зазначене, Мінінфраструктури розроблено проект постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності» (далі – регуляторний акт).

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

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

Врегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою:

ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно-правовими актами;

діючих регуляторних актів, оскільки згідно із Законом врегулювання порушених питань належить до компетенції Кабінету Міністрів України.

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями прийняття регуляторного акта є:

визначення механізму, який матиме метою залучення коштів інвесторів, за користування яких не потребуватиметься виплата відсотків;

створення можливості розвитку необхідної портової інфраструктури;

створення умов для зростання привабливості інвестиційного клімату та залучення як іноземних, так і вітчизняних інвесторів до участі в розвитку та модернізації портової інфраструктури.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання)	Унеможливить: виконання вимог Закону; визначення механізму, який матиме метою залучення коштів інвесторів, за користування якими не потребуватиметься виплата відсотків; розвиток портової інфраструктури; використання коштів від портових зборів на компенсацію інвестицій відповідно до Порядку обліку та використання коштів від портових зборів, затвердженого наказом



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

	Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 р. № 316, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 р. за № 930/23462 (далі – Порядок).
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Дозволить забезпечити: виконання вимог Закону; визначення механізму, який матиме метою залучення коштів інвесторів, за користування якими не потребуватиметься виплата відсотків, а саме: укладення договорів між ДП «АМПУ» та інвесторами, за умовами якого інвестор буде приймати участь у проєктах щодо ремонту, модернізації, реконструкції або будівництва стратегічних об'єктів портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності; розвиток портової інфраструктури; цільового використання коштів від портових зборів відповідно до Порядку. Варто зазначити, що відповідно до положень Закону портові збори мають цільовий характер і можуть бути використані виключно за їх цільовим призначенням.

Інші альтернативні способи досягнення цілей є неприйнятними, оскільки вирішення порушеної проблеми лежить, передусім, у правовій площині. Інші види договорів з інвесторами щодо ремонту, модернізації, реконструкції або будівництва стратегічних об'єктів портової інфраструктури, відповідно до державної політики стосовно використання портових зборів, не дозволяють використання таких коштів для реалізації відповідних проєктів.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною	недоотримання приватних інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, як наслідок – недоотримана вигода; залишення динаміки конкурентоспроможності як держави, так і вітчизняного бізнесу на тому ж рівні, що і зараз.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Зростання надходжень до бюджетів усіх рівнів;	Витрати ДП «АМПУ» на компенсацію інвестицій, внесених



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

	<p>зростання обсягів інвестицій, в тому числі міжнародних; реалізація державної політики щодо залучення приватних інвесторів до участі в розвитку портової інфраструктури призведе до збільшення доходів від портових зборів та/або послуг щодо використання суб'єктами господарювання стратегічних об'єктів портової інфраструктури за рахунок введення в експлуатацію нових об'єктів портової інфраструктури, реконструкції і модернізації вже існуючих застарілих об'єктів; зростання макроекономічних показників за рахунок розвитку інфраструктури морських терміналів, сплати податків, утворення в процесі реалізації проєктів нових робочих місць; розвиток портової інфраструктури, як наслідок, призводить до підвищення конкурентоспроможності українських портів у азовському, чорноморському та придунайському регіонах; покращення характеристик морських портів (глибина портів, габарити причальної стінки, наявність та якість комунікацій) за рахунок реалізації відповідних інвестиційних проєктів призведе до підвищення інвестиційної привабливості тилових площ у морських портах, а отже – і до відповідного збільшення вантажопереробки;</p>	<p>суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, за рахунок надходжень від портових зборів, плат за використання об'єктів портової інфраструктури, плат за послуги ДП «АМПУ». При цьому, компенсації підлягатимуть лише кошти, що безпосередньо витрачені на виконання робіт.</p>
--	--	--



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

	виконання ДП «АМПУ» ряду зобов'язань перед українськими та міжнародними контрагентами, реалізація яких, через брак коштів, можлива лише за наявності додаткових джерел фінансування.	
--	--	--

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Створення нових робочих місць в результаті розвитку портової інфраструктури, кількість яких буде прямо-пропорційно залежати від кількості реалізованих проєктів та темпів макроекономічного зростання.	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Загальна кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання регуляторного акта, складає близько ста портових операторів (відповідно до інформації з Реєстру морських портів). Інші компанії, що провадять діяльність в морських портах, також потенційно можуть бути стороною в договорах про компенсацію інвестицій, однак з меншою вірогідністю.

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



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Неможливість реалізації ряду проєктів
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Встановлення механізму повернення приватних коштів, що були залучені в розвиток портової інфраструктури, створить можливість прискорення реалізації проєктів, в яких зацікавлений бізнес. Така можливість сприятиме суб'єктам господарювання в підвищенні їх конкурентоспроможності у строки, що відповідають саме їх фінансовим можливостям, а не можливостям держави або державного підприємства. Тобто, на даний момент розвиток стратегічних об'єктів портової інфраструктури можливий майже лише за наявності коштів у ДП «АМПУ», оскільки саме ДП «АМПУ» приймає рішення щодо реалізації того чи іншого проєкту, з урахуванням фінансового плану та затверджених проєктів. Із прийняттям регуляторного акта приватний інвестор, маючи відповідну фінансову можливість, матиме змогу спільно з ДП «АМПУ» реалізовувати ті проєкти, в яких він зацікавлений. При цьому, ДП «АМПУ» зможе прогнозувати повернення інвестицій у відповідності до підвищення надходжень за рахунок реалізованого проєкту.	Витрати на реалізацію потрібних та економічно доцільних для бізнесу проєктів, з подальшою компенсацією вартості відповідних проєктів від ДП «АМПУ» (без отримання відсотків за користування коштами).

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
-----------------------------------	----------------------



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
 Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Суб'єктом господарювання, який звернеться з ініціативою укладення договору компенсації інвестицій може бути витрачено орієнтовно 7 129,8 грн та до 97 днів

Витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта (згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта), додаються до цього аналізу регуляторного впливу.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	Збереження чинного регулювання не дає змоги досягнути мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	3	Прийняття регуляторного акта є найбільш прийнятним та ефективним способом, який: дозволить майже повною мірою досягти мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть); надасть можливість реалізації державної політики щодо залучення приватних інвестицій до участі в розвитку портової інфраструктури;



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

		<p>сприятиме збільшенню макроекономічних показників в роботі морських терміналів (за рахунок введення в експлуатацію нових об'єктів портової інфраструктури або ремонту чи модернізації старих), у тому числі:</p> <p>зростанню доходів від портових зборів за рахунок зростання чисельності суднозаходів (або вантажомісткості суден, у разі реалізації днопоглиблювальних проєктів);</p> <p>збільшенню доходів від експлуатації відповідних об'єктів портової інфраструктури;</p> <p>сплаті податків при реалізації проєктів;</p> <p>створенню нових робочих місць.</p>
--	--	---

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	<p><u>Для держави:</u></p> <p>Ситуація залишиться на існуючому рівні</p> <p><u>Для суб'єктів господарювання та громадян:</u></p> <p>Відсутні</p>	<p><u>Для держави:</u></p> <p>Недоотримання приватного інвестування у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, як наслідок – недоотримана вигода; залишення динаміки конкурентоспроможності як держави, так і вітчизняного бізнесу на тому ж рівні, що і зараз.</p> <p><u>Для громадян:</u></p>	<p>Обрання зазначеної альтернативи не дає змоги досягнути мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу; не будуть дотримані положення Закону;</p>



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
 Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

		відсутні. <u>Для суб'єктів господарювання:</u> Неможливість реалізації ряду проєктів.	встановлення додаткового механізму залучення коштів від приватних інвесторів залишається неврегульованим.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	<u>Для держави:</u> можливість залучення додаткових коштів для реалізації проєктів у портах повністю відповідає державній політиці у сфері розвитку морегосподарського комплексу; зростання надходжень до бюджетів усіх рівнів; зростання обсягів інвестицій, в тому числі міжнародних; реалізація державної політики щодо залучення приватних інвесторів до участі в розвитку портової інфраструктури призведе до збільшення доходів від портових зборів та/або послуг щодо використання суб'єктами господарювання стратегічних об'єктів портової інфраструктури за рахунок введення в експлуатацію нових об'єктів портової інфраструктури, реконструкції і модернізації вже існуючих зношених об'єктів;	<u>Для держави:</u> Витрати ДП «АМПУ» на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, за рахунок надходжень від портових зборів, плат за використання об'єктів портової інфраструктури, плат за послуги ДП «АМПУ». При цьому, компенсації підлягатимуть лише кошти, що безпосередньо витрачені на виконання робіт. <u>Для громадян:</u> відсутні. <u>Для суб'єктів господарювання:</u> Витрати на реалізацію потрібних та економічно доцільних для бізнесу проєктів, з подальшою компенсацією вартості відповідних проєктів від ДП «АМПУ» (без отримання відсотків за	Прийняття регуляторного акта є найбільш прийнятним та ефективним способом, який і дозволить досягти мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

	<p>зростання макроекономічних показників за рахунок розвитку інфраструктури морських терміналів, сплати податків, утворення в процесі реалізації проектів нових робочих місць; розвиток портової інфраструктури як наслідок призводить до підвищення конкурентоспроможності українських портів у азовському, чорноморському та придунайському регіонах; покращення характеристик морських портів (глибина портів, габарити причальної стінки, наявність та якість комунікацій) за рахунок реалізації відповідних інвестиційних проектів призведе до підвищення інвестиційної привабливості тилових площ у морських портах, а отже – і до відповідного збільшення вантажопереробки; виконання ДП «АМПУ» ряду зобов'язань перед українськими та міжнародними контрагентами, реалізація яких, через брак коштів, можлива лише за наявності</p>	<p>користування коштами).</p>	
--	---	-------------------------------	--



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
 Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

	<p>додаткових джерел фінансування.</p> <p><u>Для громадян:</u></p> <p>Створення нових робочих місць в результаті розвитку портової інфраструктури, кількість яких буде прямо-пропорційно залежати від кількості реалізованих проєктів та темпів макроекономічного зростання.</p> <p><u>Для суб'єктів господарювання:</u></p> <p>Встановлення механізму повернення приватних коштів, що були залучені в розвиток портової інфраструктури, створить можливість прискорення реалізації проєктів, в яких зацікавлений бізнес. Така можливість сприятиме суб'єктам господарювання в підвищенні їх конкурентоспроможності у строки, що відповідають саме їх фінансовим можливостям, а не можливостям держави або державного підприємства. Тобто, на даний момент розвиток стратегічних об'єктів портової інфраструктури можливий лише за наявності коштів у ДП</p>		
--	--	--	--



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
 Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

	<p>«АМПУ», оскільки саме ДП «АМПУ» приймає рішення щодо реалізації того чи іншого проєкту, з урахуванням фінансового плану та затверджених проєктів. Із прийняттям проєкту акта приватний інвестор, маючи відповідну фінансову можливість, матиме змогу спільно з ДП «АМПУ» реалізувати ті проєкти, в яких він зацікавлений. При цьому, ДП «АМПУ» зможе прогнозувати повернення інвестицій у відповідності до підвищення надходжень за рахунок реалізованого проєкту.</p>		
--	---	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	<p>Альтернатива є неприйнятною, оскільки ситуація залишається незмінною – не досягнені поставлені цілі.</p> <p>Відмова від збереження чинного регулювання обумовлена нагальними потребами у залученні приватних інвестицій.</p>	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	<p>Прийняття регуляторного акта є найбільш прийнятним та ефективним способом, який дозволить майже повною мірою досягти мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу, та дозволить забезпечити виконання наступних цілей:</p>	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

	<p>виконання вимог Закону; буде визначено Порядок та умови укладання договорів, на підставі яких здійснюється компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, що дасть змогу з моменту прийняття регуляторного акта почати реалізацію ряду проєктів, вкрай важливих для розвитку морегосподарського комплексу.</p>	
--	---	--

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

Основним механізмом для розв'язання зазначеної проблеми є прийняття регуляторного акта.

Запропонований в регуляторному акті механізм укладення договору підряду щодо будівництва (нового будівництва, ремонту, реконструкції, модернізації) стратегічного об'єкту портової інфраструктури між ДП «АМПУ» та підрядником, а також договору між ДП «АМПУ» та інвестором щодо компенсації інвестицій, виглядатиме наступним чином:

ДП «АМПУ» та інвестор укладають договір, відповідно до умов якого інвестор зобов'язується у майбутньому виступити платником за зобов'язаннями ДП «АМПУ» перед підрядником (відповідно до визначеного об'єкта в межах конкретної суми) відповідно до статті 194 Господарського кодексу України. ДП «АМПУ» після введення об'єкта в експлуатацію бере на себе зобов'язання компенсувати суму внесених інвестором інвестицій (відповідно до графіку із вказанням джерел надходження коштів, що будуть спрямовані на компенсацію інвестицій) з урахуванням положень частини третьої статті 27 Закону.

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. Реалізація запропонованого регуляторним актом механізму, дозволить використовувати кошти, що будуть генеруватись від реалізації майбутніх проєктів.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу). Відповідно, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

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

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта не обмежується в часі. Зміна строку дії регуляторного акта можлива у разі зміни нормативно-правових актів, на виконання вимог яких він базується.

Строк набрання чинності регуляторного акта - з дня його офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Виходячи з цілей державного регулювання для відстеження результативності регуляторного акта пропонується встановити такі показники:

- 1) розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта;
- 2) кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта;
- 3) розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта;
- 4) рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта.

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

Стосовно регуляторного акта Мінінфраструктури буде здійснюватися базове, повторне та періодичні відстеження його результативності.

Відстеження результативності акта буде здійснюватися статистичним методом за показниками результативності, зазначеними у розділі VIII цього аналізу регуляторного впливу.

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



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

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

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

Виконувач обов'язків Міністра
розвитку громад, територій та
інфраструктури України

Василь ШКУРАКОВ

« ___ » _____ 2024 р.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання великого і середнього
підприємства, 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	7 000 ¹	7 000
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	—	—

¹ Лише у тому випадку, якщо суб'єкту господарювання необхідно буде здійснити переклад установчих документів та фінансової звітності, вірність яких або справжність підпису перекладача на їхньому перекладі засвідчено нотаріально. За результатами моніторингу ринку послуг вартість перекладу та його нотаріального засвідчення складає в середньому близько 200 грн за 1 аркуш (в деяких випадках за 1000 або 1800 знаків). З розрахунку, що установчі документи обсягом близько 20 сторінок, а фінансова звітність близько 15 сторінок додаткові витрати становитимуть орієнтовно 7 000 грн.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	–	–
8	Інше (витрати, пов'язані з ознайомленням з новими регуляторними нормами), гривень	129,8 ²	129,8 ³
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	7 129,8	7 129,8
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	100 ⁴	100
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	7 129,8	35 649 ⁵

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	7 129,8 грн	–	7 129,8 грн

² Витрати обраховано, виходячи з таких показників: відповідно до Основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України на 2024-2026 роки, схвалених постановою Кабінету Міністрів України від 15 грудня 2023 р. № 1315, середньомісячна заробітна плата у 2024 році складе 21 809 гривень. Приймаючи середню кількість робочих днів за місяць рівною 21, кількість годин роботи за день 8, час на ознайомлення з новими регуляторними нормами рівний одній годині, маємо обсяг відповідних витрат $21\ 809 / (21 \times 8) = 129,8$ грн.

³ Витрати є одноразовими, тому розмір витрат за п'ять років – той самий, що і за перший рік.

⁴ Загальна кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання проекту акта, складає близько ста портових операторів (відповідно до інформації з Реєстру морських портів). Інші компанії, що провадять діяльність в морських портах, також потенційно можуть бути стороною в договорах про компенсацію інвестицій, однак з меншою вірогідністю.

⁵ З розрахунку що протягом п'яти років з ініціативою укладення договору компенсації інвестицій виступить п'ять суб'єктів господарювання.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

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 сплати 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)	—	—	—	—
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 –	Разом за рік (стартови й)	Витрати за п'ять років



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
 Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України

15839/46/10-24 від 23.08.2024

	97 днів ⁶	стартовий)	97 днів	97 днів
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	—			—

⁶ Орієнтовно строк підготовки документів (установчих та фінансової звітності) становитиме 30 днів. У випадку, якщо необхідно буде здійснити їх переклад буде витрачено ще близько 7 днів. Крім того 60 днів необхідно адміністрації морських портів України для прийняття рішення про укладення договору інвестування або про відмову в його укладенні. Такий строк обґрунтований необхідністю ретельного юридичного та правового аналізу поданих пропозиції та документів з метою забезпечення принципу ефективного використання державного майна. Зменшення зазначеного строку може містити ризики прийняття поспішних рішень та необґрунтованих витрат сотень мільйонів гривень. До прикладу вартість реконструкції гідротехнічної частини причалу № 3 Маріупольського морського порту згідно затвердженого титулу об'єкта будівництва становила 153,9 млн грн, вартість реконструкції операційної акваторії 1-го ковша Сухого лиману морського порту Чорноморськ становила 784,9 млн грн, вартість реконструкції причалу № 7 Одеського морського порту становила 1 295,3 млн грн.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024

ДОДАТКОВОГО персоналу		
--------------------------	--	--



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15839/46/10-24 від 23.08.2024



Повідомлення про оприлюднення проекту постанови Кабінету Міністрів України

«Деякі питання компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності»

28 Березня 2024, 11:31

Оголошення Регуляторна діяльність Повідомлення про оприлюднення

1. Розробник:

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України.

2. Стилий виклад змісту проекту:

Проект постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності» розроблено з метою забезпечення реалізації статті 27 Закону України «Про морські порти України» а також з метою створення ефективного механізму залучення приватних інвестицій у фінансування робіт з ремонту, модернізації, реконструкції або будівництва стратегічних об'єктів портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності.

3. Спосіб оприлюднення проекту регуляторного акта:

Проект акта розміщено на офіційному вебсайті Мінінфраструктури (www.mtu.gov.ua).

4. Строк, протягом якого приймаються зауваження та пропозиції від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань:

Зауваження та пропозиції приймаються протягом одного місяця з дня оприлюднення.

5. Зауваження та пропозиції направляти на адресу:

Зауваження та пропозиції до проекту акта від фізичних та юридичних осіб слід надсилати на адресу: просп. Бєрестейський, 14, м. Київ, 01135 або на адресу casilla@mtu.gov.ua

Поділитись сторінкою



За галузями

Автомобільний та міський транспорт
Дорожнє господарство
Залізничний транспорт
Водний транспорт
Авіатранспорт
Поштовий зв'язок
Будівництво
Сфера комунальних послуг

За темами

Безпека на транспорті
Аналітика
Відкриті дані
Громадська рада
Дозволи
Дорадчі органи
Євроінтеграція
Регуляторна діяльність