



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 за результатами висловлених у робочому порядку зауважень до 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» (далі – проект акта) повідомляє.

Стосовно абзацу п'ятого пункту 5 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 – Порядок) інформуємо, що строк у шістдесят календарних днів, який пропонується надати Адміністрації для прийняття рішення про укладення договору інвестування або про відмову в його укладенні 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 втрат 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.

Стосовно інших зауважень в додатку надаємо бачення Мінінфраструктури редакції, доопрацьованої з урахуванням отриманих зауважень заінтересованих центральних органів виконавчої влади (без урахування позиції Міністерства



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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

юстиції України та без результатів узгоджувальних нарад) а також доопрацьований аналіз регуляторного впливу проекту акта.

Просимо погодити проєкт акта в установлений строк.

Додатки: на 27 арк. в 1 прим.

Виконувач обов'язків Міністра

Василь ШКУРАКОВ

Сергій Васи́га (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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

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:

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:

засвідчені в установленому порядку копії свідоцтва про державну реєстрацію в 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), 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 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 другому – 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;
відомості щодо проєктів (заходів) будівництва об'єктів портової інфраструктури не були внесені до плану розвитку морського порту за відповідний період.

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 проєктування 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), якщо це передбачено законодавством відносно такого

об'єкта. У разі, якщо інвестиції вносяться у фінансування робіт з будівництва об'єктів портової інфраструктури, експлуатація яких приносить 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 проектування 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 законодавством.

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.

7. Інвестор за договором інвестування:

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

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

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

8. Вибір підрядника та інших організацій, що виконуватимуть роботи з проектування та/або з будівництва об'єкта портової інфраструктури, здійснюється Адміністрацією відповідно до законодавства про публічні закупівлі.

9. Виконання та фінансування робіт з проєктування 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.



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**:

1. 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

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, у тому числі у зв'язку з недосконалою фіскальною політикою, 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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

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, значна кількість з яких має вік 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.

Тобто 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.

Тому 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, хвилеломы, 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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

З огляду на ці відомості і обмежені фінансові ресурси ДП «АМПУ», а також з метою розвитку морегосподарського комплексу України Мінінфраструктури вважає за необхідне створення сприятливих умов для можливості залучення приватних інвестицій у розвиток стратегічних об'єктів портової інфраструктури.

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 Законом врегулювання порушених питань передане до компетенції Кабінету Міністрів України.

Для цього розроблено проект акта.

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями прийняття цього регуляторного акта є:

створення діючого механізму, який матиме метою компенсувати фактичну відсутність коштів у ДП «АМПУ» шляхом надання доступу до залучених інвесторами коштів, за користування якими не потребуватиметься виплата відсотків;

створення можливості негайного розвитку необхідної портової інфраструктури;

створення умов для зростання привабливості інвестиційного клімату для залучення як іноземних, так і вітчизняних інвесторів до участі в розвитку та модернізації портової інфраструктури на виконання частини першої статті 27 Закону.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1.	Унеможливить: виконання вимог Закону; створення діючого механізму, який матиме метою компенсувати фактичну відсутність коштів у ДП «АМПУ»



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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання)	шляхом надання доступу до залучених інвесторами коштів, за користування якими не потребуватиметься виплата відсотків; негайний розвиток необхідної портової інфраструктури; використання коштів від портових зборів на компенсацію інвестицій відповідно до Порядку обліку та використання коштів від портових зборів, затвердженого наказом 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; створення діючого механізму, який матиме метою компенсувати фактичну відсутність коштів у ДП «АМПУ» шляхом надання доступу до залучених інвесторами коштів, за користування якими не потребуватиметься виплата відсотків, а саме механізму 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; негайний розвиток необхідної портової інфраструктури; утворення дійового механізму цільового використання портових зборів, а саме - використання цільових коштів від портових зборів на компенсацію інвестицій відповідно до Порядку. Важливим є те, що відповідно до положень Закону портові збори мають цільовий характер і можуть бути використані виключно за їх цільовим призначенням.

Інші альтернативні способи досягнення цілей, що не передбачають розроблення та затвердження проєкту акта, 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;



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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

		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; зростання обсягів інвестицій, в т.ч. 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 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	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.



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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

	інвестиційної привабливості тилових площ у морських портах, а отже – і до відповідного збільшення вантажообробки; виконання ДП «АМПУ» ряду зобов'язань перед українськими та міжнародними контрагентами, реалізація яких, через брак коштів, можлива лише за наявності додаткових джерел фінансування, одним з яких і є проєкт акта.	
--	--	--

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 проєкту 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



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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	100%	0%	0%	100
--	------	----	----	-----

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 волі та 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 проєкту 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, що не потребуватиме залучення коштів із додаткових джерел.	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).



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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
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
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,	7 000 ¹	7 000

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



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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

	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 (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

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.

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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

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
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 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)	–	–	–	–
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



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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

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
	97 днів ⁶	-	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	—	—	—	—

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 пропозицій 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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

(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	–		–

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Ефективним способом досягнення поставленої мети є прийняття регуляторного акта, реалізація якого дозволить затвердити проєкт акта у відповідності до Закону.

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,



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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

		<p>визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть);</p> <p>надасть можливість реалізації державної політики щодо залучення приватних інвестицій до участі в розвитку портової інфраструктури;</p> <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> <p>Натомість, прийняттям регуляторного акта не може бути вирішена проблема із дефіцитом коштів у ДП «АМПУ» для реалізації всіх запланованих проєктів. Також, у певній мірі, можуть залишатись відкритими питання щодо додаткових альтернативних джерел залучення коштів.</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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

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> відсутні.</p> <p><u>Для суб'єктів господарювання:</u> Неможливість реалізації ряду проєктів.</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; встановлення додаткового механізму залучення коштів від приватних інвесторів залишається нерегульованим.</p>
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	<p><u>Для держави:</u></p> <p>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 т.ч. міжнародних; реалізація державної політики щодо залучення приватних</p>	<p><u>Для держави:</u></p> <p>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</p>	<p>Прийняття регуляторного акта є найбільш прийнятним та ефективним способом, який і дозволить досягти мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу.</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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

	<p>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;</p> <p>зростання макроекономічних показників за рахунок розвитку інфраструктури морських терміналів, сплати податків, утворення в процесі реалізації проектів нових робочих місць;</p> <p>розвиток портової інфраструктури як наслідок призводить до підвищення конкурентоспроможності українських портів у азовському, чорноморському та придунайському регіонах;</p> <p>покращення характеристик морських портів (глибина портів, габарити причальної стінки, наявність та якість комунікацій) за рахунок реалізації відповідних інвестиційних проектів</p>	<p>безпосередньо витрачені на виконання робіт.</p> <p><u>Для громадян:</u> відсутні.</p> <p><u>Для суб'єктів господарювання:</u></p> <p>Витрати на реалізацію потрібних та економічно доцільних для бізнесу проектів, з подальшою компенсацією вартості відповідних проектів від ДП «АМПУ» (без отримання відсотків за 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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

	<p>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 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</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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

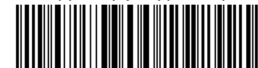
	<p>сприятиме суб'єктам господарювання в підвищенні їх конкурентоспроможності у строки, що відповідають саме їх фінансовим можливостям, а не можливостям держави або державного підприємства. Тобто, на даний момент розвиток стратегічних об'єктів портової інфраструктури можливий лише за наявності волі та коштів у ДП «АМПУ», оскільки саме ДП «АМПУ» приймає рішення щодо реалізації того чи іншого проекту, з урахуванням фінансового плану та затверджених проектів. Із прийняттям проекту акта приватний інвестор, маючи відповідну фінансову можливість, матиме змогу спільно з ДП «АМПУ» реалізовувати ті проекти, в яких він зацікавлений. При цьому, ДП «АМПУ» зможе прогнозувати повернення інвестицій у відповідності до підвищення надходжень за рахунок реалізованого проекту, що не потребуватиме залучення коштів із додаткових джерел.</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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

Рейтинг	Аргументи щодо обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Альтернатива є неприйнятною, оскільки ситуація залишається незмінною – не досягнені поставлені цілі. Відмова від збереження чинного регулювання обумовлена нагальними потребами у залученні приватних інвестицій.	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	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: 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 акта почати реалізацію ряду проектів, вкрай важливих для розвитку морегосподарського комплексу.	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта.

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

Основним механізмом для розв'язання зазначеної проблеми є прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності».

Запропонований у проекті акта 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



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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

конкретної суми) в порядку положень 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) в порядку положень статей 26, 27 Закону.

Відповідно до законодавства у сфері публічних закупівель ДП «АМПУ» укладає договір із підрядною організацією щодо будівництва (нового будівництва, ремонту, реконструкції, модернізації) певного стратегічного об'єкту портової інфраструктури, умовами якого передбачена можливість виконання фінансових зобов'язань ДП «АМПУ» третьою особою (інвестором, який не є стороною підрядного договору). Підрядна організація за рахунок отриманого фінансування (безпосередньо від інвестора) виконує роботи з ремонту, модернізації, реконструкції або будівництва стратегічних об'єктів портової інфраструктури, ДП «АМПУ» приймає роботи, ставить відповідний об'єкт на баланс та вводить в експлуатацію.

Після введення в експлуатацію об'єкта будівництва (черги та/або пускового комплексу) ДП «АМПУ» буде виконувати свої зобов'язання перед інвестором, який сплачував за будівництво, шляхом виплати йому коштів за графіком і на умовах, визначених у договорі щодо компенсації інвестицій, внесених суб'єктом господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури (інвестором), а саме – договорі інвестування.

Джерелом компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури можуть бути портові збори, що справляються ДП «АМПУ» (що безпосередньо передбачено Порядком, та інші джерела, не заборонені законодавством (положення 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. Навпаки, реалізація механізму, закріпленого в проекті акта, дозволить використовувати кошти, що будуть генеруватись від реалізації майбутніх проектів.

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 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.



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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

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, достатній для розв'язання проблеми та досягнення цілей державного регулювання, не обмежується в часі. Зміна терміну дії регуляторного акта можлива у разі зміни нормативно - правових актів, на виконання вимог яких базується проєкт акта.

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 цього 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 витрачатимуться 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 буде здійснюватися базове, повторне та періодичні статистичне відстеження його результативності.

Відстеження результативності акта буде здійснюватися 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.

Повторне відстеження результативності акта здійснюватиметься через рік з дня набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних порівняно з



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



6573/46/14-24 від 20.05.2024

базовим відстеженням, 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.

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

Виконувач обов'язків Міністра

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



6573/46/14-24 від 20.05.2024



**МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ
ГРОМАД, ТЕРИТОРІЙ ТА
ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ**

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

Державна регуляторна служба
України

На додаток до листа Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 20.05.2024 № 6573/46/14-24 надсилаємо копію оприлюдненого 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».

Додаток: на 1 арк. в 1 прим.

Начальник Управління
морського та річкового транспорту

Ярослав ІЛЯСЕВИЧ

Сергій Василюк (044) 351 44 61



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Ілясевич Ярослав Ярославович
Сертифікат [3FAA9288358EC003040000001DAB1E007F04D200](#)
Дійсний з [27.02.2024 17:57:55](#) по [27.02.2026 17:57:55](#)

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



6579/46/14-24 від 20.05.2024

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. Стислий 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:

Поділіться 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