



ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДРС)

вул. Арсенальна, 9/11, м. Київ, 01011, тел./факс (044) 239-76-40
E-mail: inform@drs.gov.ua, Сайт: www.drs.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 39582357

на № _____ від _____ 20__ р.

**Міністерство розвитку громад,
територій та інфраструктури
України**

Щодо проекту регуляторного акта

У Державній регуляторній службі України (далі – ДРС) знаходиться на опрацюванні проект наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України» (далі – проект наказу) разом з додатками, наданими листами Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 16.12.2022 № 6552/46/14-22, від 09.01.2023 № 205/46/14-23 та від 10.01.2023 № 299/46-23.

Під час опрацювання проекту наказу Секретаріат Кабінету Міністрів України спрямував до ДРС (листом від 16.01.2023 № 1014/0/2-23) звернення Приватного акціонерного товариства "Судноплавна компанія «Укррічфлот» від 10.01.2023 № 1-1-23/5 (далі – Лист), із зауваженнями та пропозиціями до цього проекту наказу (копія листів додається).

Зазначаємо, що відповідно до вимог статті 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі – Закон), всі зауваження та пропозиції щодо проекту регуляторного акта та відповідного аналізу регуляторного впливу, одержані протягом встановленого строку, підлягають обов'язковому розгляду розробником проекту. За результатами цього розгляду розробник проекту регуляторного акта повністю або частково враховує одержані зауваження та пропозиції або мотивовано їх відхиляє.

Водночас, акцентуємо увагу розробника на тому, що одним із ключових принципів державної регуляторної політики, визначених вимогами статті 4 Закону, є принцип прозорості та врахування громадської думки, який передбачає відкритість для фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань дій регуляторних органів на всіх етапах їх регуляторної діяльності, обов'язковий



Державна регуляторна служба України

№ 206/20-23 від 18.01.2023

Підписав: Кучер Олексій Володимирович

Сертифікат: 4FD4BFDE9E1BAF3A040000088690000DF390100

Дійсний: з 14.06.2022 19:27:10 по 14.06.2023 19:27:10

розгляд регуляторними органами ініціатив, зауважень та пропозицій, наданих у встановленому законом порядку фізичними та юридичними особами, їх об'єднаннями, обов'язковість і своєчасність доведення прийнятих регуляторних актів до відома фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань, інформування громадськості про здійснення регуляторної діяльності.

З огляду на вищевикладене, з метою дотримання зазначених вимог Закону, пропонуємо здійснити об'єктивний розгляд Листа та поінформувати адресанта і ДРС про результати розгляду.

Додатково повідомляємо, що після надходження проекту наказу, доопрацьованого з урахування наданих зауважень або з вмотивованим їх відхиленням, ДРС здійснить його опрацювання в установленому Законом порядку.

Додаток: на 9 арк.

**Голова Державної
регуляторної служби України**

Олексій КУЧЕР

АСК «УКРРІЧФЛОТ»

вул. Електриків, 8,
м. Київ, 04071, Україна
т./ф.: +38 044 594 57 88/89
mail: office@urf.ua · www.urf.ua

JSSC «UKRRICHFLOT»

8 Elektrykiv Street, Kyiv,
04071, Ukraine
ph./f.: +38 044 594 57 88/89
e-mail: office@urf.ua · www.urf.ua

Дата/Date 10.01.23 № 1-1-23/5

На Ваш/Your Ref _____

**Кабінет Міністрів України
вул. Михайла Грушевського, 12/2,
м. Київ, 01008**

**Щодо ініціативи Міністерства розвитку громад,
територій та інфраструктури України по
розширенню акваторії морського порту
«Миколаїв»**

Приватне акціонерне товариство «Судноплавна компанія «Укррічфлот» (далі – Компанія, АСК «Укррічфлот») є одним із найбільших перевізників вантажів внутрішніми водними шляхами (річковими) України, має статус національного перевізника та є оператором 5 річкових портів на р. Дніпро.

Внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України та неодноразових терористичних атак на об'єкти цивільної інфраструктури з боку Росії, річкові порти Компанії практично зупинили роботу, великій кількості об'єктів Компанії завдано значних ушкоджень та руйнувань.

Компанія вживає всіх можливих заходів та докладає необхідних зусиль для відновлення роботи в цих надзвичайно важких умовах і при цьому намагається відслідковувати зміни в нормативних актах, які можуть впливати на роботу Компанії.

19 грудня 2022 року на сайті Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України розміщено повідомлення Про оприлюднення проекту наказу «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України» (посилання <https://mtu.gov.ua/news/33901.html>). Зміни, передбачені проектом цього наказу фактично направлені на підвищення рівня портових зборів в Україні. Водночас запропоновані зміни також впливають на обмеження рівня конкуренції для морських портів в особі ДП «АМПУ» зі сторони інших суб'єктів господарювання, зокрема, річкових портів (терміналів).

В тексті вказаного повідомлення зазначено таке: **«Крім того, з метою приведення у відповідність до Закону меж акваторій морських портів, для забезпечення виконання завдань, покладених на ДП «АМПУ» Кодексом торговельного мореплавства, Законом, розроблені та надані на розгляд центральним органам виконавчої влади проекти**



National
Carrier



952/1/1-23
2
101

постанов Кабінету Міністрів України про внесення змін до постанов, якими встановлені межі акваторій морських портів.

...

Отже, межі акваторій морських портів мають безпосередній вплив на справляння портових зборів, а тому при зміні меж акваторій морських портів необхідно забезпечити одночасне внесення змін до Порядку з метою виключення правової невизначеності, врахування фактичних меж акваторій морських портів при стягненні портових зборів.»

У загальнодоступних джерелах інформації відсутні проекти постанов Кабінету Міністрів України про внесення змін до постанов, якими встановлені межі акваторій морських портів. Водночас за наявною інформацією в одному із таких проектів Постанов Кабінету Міністрів України мова йде про розширення акваторії морського порту «Миколаїв» шляхом включення до меж акваторії морського порту «Миколаїв» Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу (БДЛК), а також водної поверхні всього Бузького та Дніпровського лиману, перетворивши їх практично повністю на акваторію морського порту Миколаїв.

Спроба розширення меж акваторії морського порту Миколаїв за рахунок БДЛК та інших річкових водних просторів здійснюється не вперше. Така ініціатива була і в кінці 2021 року, зокрема, в пояснювальній записці до проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України», який опублікований на сайті МІУ 23.12.2021 за посиланням <https://mtu.gov.ua/news/33333.html> було також зазначено, що Міністерством інфраструктури України ініційовано включення Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу до меж акваторії морського порту Миколаїв, але така ініціатива тоді не була підтримана.

Компанія повідомляє, що не підтримує ініційовані Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури України зміни щодо розширення акваторії морського порту «Миколаїв» за рахунок БДЛК та водних просторів внутрішніх водних (річкових) шляхів, оскільки така ініціатива є шкідливою, не відповідає вимогам законів України та її реалізації негативно вплине на конкуренцію у сфері перевезень водним транспортом.

01.01.2022 р. набрав чинності ЗУ «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 р. № 1054-IX.

Відповідно ст. 2 ЗУ «Про внутрішній водний транспорт» цей закон регулює відносини у сфері внутрішнього водного транспорту, використання суден, **внутрішніх водних шляхів та їх берегових смуг для судноплавства, визначає правовий режим річкових портів і терміналів, об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту.**

Судноплавний шлях, який з'єднує з Чорним морем річкові порти (термінали), розташовані в Миколаєві на р. Південний Буг, включає Бузько-Дніпровсько-лиманський канал (тринадцять колін), канал акваторії порту Миколаїв (перше коліно) та Спаський канал. Зазначені водні шляхи відповідно до законодавства України є об'єктами транспортної інфраструктури загального користування, тобто об'єктами публічного права.

Відповідно до Постанови КМ України «Про затвердження переліку внутрішніх морських вод і внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних» № 136 від 09.02.2022 р. річка Південний Буг відноситься до судноплавних внутрішніх водних шляхів, які відповідно до ст. 67 Водного кодексу України є внутрішніми водними шляхами загального користування.

Відповідно до ст. 67 Водного кодексу, річки, озера, водосховища, канали, інші водойми, а також внутрішні морські води та територіальне море є внутрішніми водними шляхами загального користування.

Відповідно до Багатосторонньої угоди (не СНД), Країни - учасниці, від 19.01.1996 р., "Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ)" річка Південний Буг є внутрішнім водним шляхом Е-40 міжнародного значення.

Статтею 1 Водного кодексу України та статтею 1 Закону України «Про морські порти України» встановлено, що акваторія морського порту (портова акваторія), це визначена межами

частина водного об'єкта (об'єктів), крім суднового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден.

Водночас, з огляду на наявну інформацію, є підстави вважати, що до акваторії морського порту Миколаїв, тобто в межі морського порту, пропонується включити серед іншого **судновий хід р. Південний Буг**, що не відповідає визначенню терміну «акваторія морського порту», а також інші водні простори р. Південний Буг, які використовуються різними суб'єктами господарювання на законних підставах, що також не відповідає положенням чинного законодавства з огляду на таке.

Відповідно до п. 71 ст. 1 ЗУ «Про внутрішній водний транспорт», судновий хід (фарватер) - безпечний для навігації прохід внутрішнім водним шляхом, позначений на карті, а за необхідності - також навігаційними знаками (засобами навігаційного обладнання) на місцевості.

При цьому в розумінні ЗУ «Про внутрішній водний транспорт» під його регулювання підпадають всі внутрішні водні шляхи, крім морських вод.

Відповідно до ст.1 Водного кодексу України, ст.1 Закону України «Про морські порти України» акваторія морського порту (портова акваторія), це визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), **крім суднового ходу**, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден.

Межі акваторії морського порту Миколаїв визначені Постановою Кабінету Міністрів України "Про межі акваторії морського порту Миколаїв" від 22.10.2008 р. № 934.

До прийняття зазначеного нормативного акту межі акваторії морського порту Миколаїв були визначені в Обов'язкових постановах по Миколаївському морському торговельному порту та приписним пунктам Очаків, Олександрівськ, і Галицинівський кар'єр 1986 року. За морським портом були закріплені ділянки водного простору, які необхідні для забезпечення його основної діяльності.

Судна, які рухалися до об'єктів (річкових портів (терміналів)), які розташовані вище основної території морського порту Миколаїв проходили р. Південний Буг в частині «водний простір тринадцятого коліна Бузько-Дніпровсько-Лиманського каналу (підхідний канал порту) та першого коліна каналу акваторії порту Миколаїв», які є складовою частиною акваторії морського порту Миколаїв - **транзитом**. У межах акваторії морського порту Миколаїв, визначених постановою КМ України № 934, судна до причалів не швартувались, на якірну стоянку в цій частині водного простору не ставали, перевантаження в цій частині не здійснювали.

Відповідно до п. 2 наказу Міністерства транспорту та зв'язку України "Про здійснення державного нагляду і забезпечення безпеки мореплавства на судноплавних шляхах і акваторіях Бузько-Дніпровського регіону" від 17.03.2003 р. № 211, використовується таке формулювання: «транзитних судноплавних шляхах - каналу акваторії порту Миколаїв і Спаському каналу».

Згідно Режиму плавання суден у водах України Чорного та Азовського морів (зведений опис) Рекомендований маршрут – шлях, що не має визначеної ширини, встановлений для зручності транзитних суден і який часто позначається осьовими буями.

Ділянкою р. Південний Буг з 38 км по 52 км є Сіверсько-Костянтинівське (тринадцяте) коліно БДЛК, 1 коліно каналу акваторії порту Миколаїв та Спаський канал (4 коліна), судновий хід позначено засобами навігаційного обладнання, а саме: буями зеленого кольору з правої сторони суднового ходу та кардинальними буями з іншої сторони (плавуче навігаційне огороження за Системою МАМС).

Вищенаведене свідчить, що історично річка Південний Буг передбачалась як для підходу до території морського порту Миколаїв, так і для транзитного проходження суден. Акваторія, що забезпечувала роботу морського порту Миколаїв була значно меншою ніж сучасна та забезпечувала аналогічну основну діяльність порту.

Обов'язкові постанови по Миколаївському морському торговельному порту від 20.10.1994 містили такі самі обсяги акваторії порту з ділянками «Восточного рейду», «Западного рейду» **без суднового ходу р. Південний Буг**.

На підставі викладеного вбачається що тривалий час до 2008 року морський порт Миколаїв не використовував в своїй виробничій діяльності водний простір частини суднового ходу (13 коліно БДЛК, 1-коліно підхідного каналу). Ці ділянки були включені до меж акваторії порту Миколаїв саме Постановою Кабінету Міністрів України "Про межі акваторії морського порту Миколаїв" від 22.10.2008 р. № 934.

Віднесення частини водного простору (зокрема суднових ходів) до меж акваторії порту морського порту Миколаїв (13 коліно БДЛК, 1 коліно Спаського каналу) вже довело наявність негативних наслідків та зловживання з боку порту.

Так згідно Указу Президента України «Про зупинення дії постанов Кабінету Міністрів України від 24.09.2008 р. N 854 та від 22.10. 2008 р. N 934» зазначено: «*Постановою Кабінету Міністрів України від 22.10.2008 р. N 934 до акваторії державного підприємства "Миколаївський морський торговельний порт" віднесено транзитні судноплавні шляхи: тринадцяте коліно Бузько-Дніпровсько-Лиманського каналу та перше коліно каналу акваторії порту Миколаїв. Внаслідок такого рішення державне підприємство "Миколаївський морський торговельний порт" заволоділо транзитним судноплавним шляхом, зруйнувавши його цілісність, здобуло монопольне становище на ринку спеціалізованих послуг портів і отримало можливість зловживати таким становищем, неналежним чином виконуючи обов'язок щодо утримання судноплавного шляху та обмежуючи інших суб'єктів господарювання у можливості здійснювати перевалку вантажів на торговельні судна водотоннажністю понад 50 тисяч тон.*

Конституцією України встановлено обов'язок держави щодо забезпечення захисту прав усіх суб'єктів права власності і господарювання, їх рівність перед законом (частина четверта статті 13). Держава зобов'язується забезпечувати захист конкуренції у підприємницькій діяльності, не допускаються зловживання монопольним становищем на ринку, неправомірне обмеження конкуренції та недобросовісна конкуренція, а види і межі монополії визначаються законом (частина третя статті 42).

Відтак, прийнявши рішення про надання державним підприємствам "Миколаївський морський торговельний порт" і "Спеціалізований морський порт "Октябрьск" у користування акваторій у визначених постановами межах, Кабінет Міністрів України порушив зазначені конституційні приписи.»

Також про це вказується в Конституційному поданні Президента України до Конституційного суду: «Також слід зауважити, що постановою № 934 до акваторії державного підприємства "Миколаївський морський торговельний порт" віднесено транзитні судноплавні шляхи: тринадцяте коліно Бузько-Дніпровсько-Лиманського каналу та перше коліно каналу акваторії порту Миколаїв, у зв'язку з чим назване державне підприємство заволоділо транзитним судноплавним шляхом, зруйнувавши його цілісність, здобуло монопольне становище на ринку спеціалізованих послуг портів і отримало можливість зловживати таким становищем, неналежним чином виконуючи обов'язок щодо утримання судноплавного шляху.

Таке рішення Кабінету Міністрів України не відповідає Конституції України, за якою кожен має право на підприємницьку діяльність, яка не заборонена законом, держава забезпечує захист конкуренції у підприємницькій діяльності, неправомірне обмеження конкуренції та недобросовісна конкуренція не допускаються, види і межі монополії визначаються законом (частини перша і третя статті 42), правила конкуренції визначаються виключно законами України (пункт 8 частини першої статті 92), держава забезпечує захист прав усіх суб'єктів права власності і господарювання, усі суб'єкти права власності рівні перед законом (частина четверта статті 13). Вирішивши підзаконним актом питання, віднесені Конституцією України до сфери законодавчого регулювання, Кабінет Міністрів України порушив і норми статті 75, пункту 3 частини першої статті 85, статті 91 Конституції України, за якими прийняття законів належить до повноважень парламенту - Верховної Ради України як єдиного законодавчого органу в Україні.

Відтак, постанови Кабінету Міністрів України N 854 і N 934 не відповідають також нормам частини другої статті 8 Основного Закону держави, за якою закони та інші

нормативно-правові акти приймаються на основі Конституції України і повинні відповідати їй, частини другої статті 6 та частини другої статті 19 Конституції України, які зобов'язують органи виконавчої влади здійснювати повноваження у встановлених Конституцією межах та діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України, частини третьої статті 113, за якою Кабінет Міністрів України у своїй діяльності керується, зокрема, Конституцією України, частини першої статті 117 Конституції України, за якою Кабінет Міністрів України видає постанови і розпорядження в межах своєї компетенції.»

Конституційний Суд розглядаючи подання послався на те, що вказані порушення не відносяться до компетенції Конституційного Суду України, оскільки той розглядає нормативні акти на відповідність Конституції України, однак це не свідчить, що такі акти відповідають закону.

18.06.2009 року було направлено звернення депутатів Миколаївської міської ради до Міністерства транспорту та зв'язку України щодо передачі першого та другого колін акваторії порту «Миколаїв» та Спаського каналу на баланс ДП «Дельта- Лоцман» № 35/5 від 2009-06-18 . Подання мотивоване наступним: «за поданням Міністерства транспорту та зв'язку України постановою Кабінету Міністрів України від 22.10.08 р. № 934 без погодження з органами місцевого самоврядування до складу акваторії порту ДП „Миколаївський морський торговельний порт” віднесено водний простір першого коліна каналу акваторії порту «Миколаїв», яке з'єднує Бузько-Дніпровсько-лиманський канал (БДЛК) з другим коліном каналу акваторії порту «Миколаїв» та Спаським каналом, по яких здійснюється рух суден до ДП „Миколаївський річковий порт” АСК „Укррічфлот” і ДП „Суднобудівний завод ім. 61 комунара”, що призводить до порушення цілісності єдиного морського судноплавного шляху.»

Внаслідок такого рішення порт отримав у одноосібне користування транзитний річковий судноплавний шлях, відбулось руйнування його цілісності, морський порт Миколаїв здобув монопольне становище на ринку спеціалізованих послуг портів в акваторії Бузько-Дніпровського лиману і отримав можливість зловживати таким становищем, неналежним чином виконуючи обов'язок щодо утримання судноплавного шляху та обмежуючи інших суб'єктів господарювання у можливості здійснювати перевалку вантажів на торговельні судна.

У зв'язку з цим у залежність від порту потрапили його конкуренти – річкові порти, термінали.

Антимонопольний комітет вже неодноразово вказував що порушення закону з боку морського порту Миколаїв та капітана морського порту Миколаїв могло статися лише внаслідок того, що об'єкти інфраструктури морського транспорту загального користування, зокрема 13-те коліно БДЛК і 1-ше коліно акваторії порту Миколаїв, були на підставі постанови КМУ від 22.10.2008 р. № 934 надані у одноособове користування ММТП, який сам безпосередньо є конкурентом щодо інших суб'єктів господарювання, що здійснюють перевантаження на морські судна. Ті суб'єкти господарювання, що працюють на території порту і здійснюють перевантаження через причал порту фактично отримали необґрунтовані конкурентні переваги перед іншими підприємствами, чия діяльність залежить від використання саме цих ділянок морських шляхів, зокрема 13-того коліна БДЛК і 1-ого коліна каналу акваторії порту Миколаїв.

Розширення меж акваторії морського порту Миколаїв за рахунок частини Суднового ходу дало можливість останньому впливати і контролювати діяльність інших суб'єктів, що розташовані у даному регіоні за 13-тим коліном БДЛК і втручатись у їхню господарську діяльність. Такі зловживання монопольним становищем у разі перебування 13-того коліна БДЛК і 1-шого коліна акваторії порту «Миколаїв» поза межами ММТП були б неможливими.

В 2021 році Розпорядженням Антимонопольного комітету № 09/327-р (справа № 130-26.13/183-21) від 18.11.2021 розпочато розгляд справи за ознаками вчинення ДП «АМПУ» в особі МФ ДП «АМПУ» порушення передбаченого абз. 8 ч. 2 ст. 15, п. 3 ст. 50 ЗУ «Про захист економічної конкуренції», у вигляді анти конкурентних дій органу адміністративно-господарського управління та контролю, внаслідок яких окремим суб'єктам господарювання або групам суб'єктів господарювання створюються дискримінаційні умови діяльності порівняно з конкурентами.

В судах розглядається значна кількість справ щодо незаконного нарахування портових зборів з боку морських портів суднам які проходять по Судновому ходу транзитом (без заходу до морського порту), в тому числі судові справи за участю Компанії.

Відповідно до ст. 26, 127 Конвенції ООН з морського права 1982 р., ратифікованої Законом України № 728-XIV від 03.06.99 р. транзитний рух не підлягає обкладенню жодним зборами, за винятком зборів, що стягуються за конкретні послуги, надані у зв'язку з таким рухом.

Тобто будь-яке судно, що проходить «водний простір акваторії морського порту – БДЛК» транзитом - не підлягає обкладенню жодним митом і податками або зборами (адміністративним, корабельним).

Крім цього, ст. 9 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» також передбачила, що судна, що здійснюють рух судноплавними каналами без використання глибин саме ГТС, тобто використовуючи природні глибини ВВШ, крім іншого звільняються ще й від канального збору.

На підставі викладеного наголошуємо, що інформація нібито про відсутність впливу на конкуренцію та на розвиток громад у пояснювальних записках до проектів змін щодо розширення акваторій морських портів (Прогноз результатів) є недостовірною.

Закріплення водного простору річки Південний Буг в межах БДЛК та Спаського каналу за одним портом - морським порт Миколаїв буде мати негативні наслідки та суперечить Водному кодексу України, ЗУ «Про морські порти України» та ЗУ «Про внутрішній водний транспорт».

Включення водного простору в межах ГТС - БДЛК до меж акваторії морського порту Миколаїв буде мати формалізований характер і не призведе до запланованого результату, оскільки повністю збігається з Судновим шляхом, який за Кодексами та Законами України не кваліфікується як акваторія морського порту. Проведення вантажних або пасажирських операцій, стоянка суден на Судновому шляху – заборонені.

В контексті наведеного відзначимо, що відповідно до Правил плавання №655 навіть зупинка та стоянка на каналі заборонені, оскільки він забезпечує прохід суден (3.1.13. У разі вимушеної зупинки в каналі судно повинно зійти з каналу та стати на якор. Про місце та причини зупинки судно повинно негайно повідомити ЦРРС/ПРРС, у зоні дії якого воно перебуває. Якщо внаслідок зупинки створено перешкоду для руху інших суден або місце стоянки є небезпечним для самого судна, капітан судна повинен викликати буксири для проведення судна в порт або до найближчого місця якорної стоянки.). Отже в даному водному просторі неможливе проведення вантажних робіт.

На сьогодні водний простір р. Південний Буг належить до внутрішніх водних шляхів, що регулюються ЗУ «Про внутрішній водний транспорт». Включення водного простору БДЛК (ГТС) та всіх прилеглих до них внутрішніх водних шляхів аж до берегів річок в склад акваторії морського порту Миколаїв обмежить обсяг ВВШ, адже відповідно до п.12 ст.1 ЗУ «Про внутрішній водний транспорт»: «12) внутрішні водні шляхи - поверхневі води (крім акваторії морських портів, судноплавних каналів та внутрішніх морських вод), віднесені Кабінетом Міністрів України у встановленому порядку до категорії судноплавних;».

Розширення меж акваторії морського порту Миколаїв у запропонований спосіб призведе лише до збільшення кількості спорів інших суб'єктів господарювання із ДП «АМПУ».

Протягом часу незалежності України морський порт Миколаїв не потребував цього водного простору для функціонування і реалізації своїх функцій, що свідчить про відсутність виробничої необхідності у збільшенні меж акваторії порту Миколаїв за рахунок водного простору БДЛК (ГТС) та всіма внутрішніми водними шляхами від ГТС до берегів річок.

За даними РІС в Україні (до 24.02.2022 року) працювало 20 річкових портів та терміналів, що займаються обробкою вантажів. Існує концентрація основних річкових портів (м. Київ, м. Херсон, м. Запоріжжя, м. Дніпро, м. Нікополь, м. Миколаїв, а також м. Черкаси), терміналів та судноремонтних баз (у м. Херсон, м. Запоріжжя, м. Миколаїв), які належать різним приватним промисловим і агропромисловим компаніям, які стають активними гравцями на ринку послуг річкового транспорту. В Київському, Миколаївському та Херсонському річкових портах знаходяться міжнародні пункти пропуску через державний кордон.

Вважаємо, що вказана вище ініціатива щодо розширення меж акваторій морських портів, а саме меж акваторії морського порту Миколаїв потребує додаткового обговорення із громадськістю та заінтересованими сторонами, з метою недопущення безпідставного надання конкурентних переваг суб'єкту господарювання державної форми власності шляхом надання внутрішніх водних шляхів загального користування під контроль лише одного суб'єкта. Такий підхід точно не сприятиме відновленню економічної діяльності в регіоні та в перспективі може мати катастрофічні наслідки для відновлення та розвитку експортного потенціалу України, оскільки:

1) Включення БДЛК до меж акваторії морського порту Миколаїв суперечить вимогам законодавства України та є неприйнятною з точки зору забезпечення принципу рівних конкурентних умов ведення господарської діяльності;

Законом України «Про морські порти України» дано визначення термінам «акваторія», «внутрішній підхідний канал», «судноплавний канал», «судновий хід», відповідно до яких:

акваторія морського порту (портова акваторія) - визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), **крім суднового ходу**, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден;

внутрішній підхідний канал - гідротехнічна споруда, природний або штучний водний шлях, розташований у межах акваторії порту, призначений для підходу або відходу суден **до причалів та маневрування в межах акваторії морського порту**;

судноплавний канал - гідротехнічна споруда, природний або штучний водний шлях **для безпечного підходу суден до портів, для проходу суден або для сполучення окремих водних басейнів**;

судновий хід - водний простір, призначений **для транзитного руху суден між портами**, позначений на місцевості і на карті та визначений засобами навігаційного обладнання;

Системний аналіз вказаних вище норм ЗУ «Про морські порти в Україні» дає підстави стверджувати, що судноплавний канал не може бути включений до меж акваторії окремого морського порту, оскільки:

- судноплавний канал призначений для підходу суден до портів, а також для сполучення водних басейнів, у випадку БДЛК мова про сполучення водних басейнів Чорного моря та річок Південний Буг та Дніпро для забезпечення судноплавства;

- судноплавний канал одночасно є судновим ходом для забезпечення транзитного руху між портами, а суднових хід не входить до меж акваторії;

- судноплавний канал не є внутрішнім підхідним каналом;

З огляду на зазначене, вважаємо, що проєкт нормативно-правового акту щодо включення БДЛК та інших поверхневих вод до меж акваторії морського порту Миколаїв має бути оцінений Антимонопольним комітетом України на предмет відповідності вимогам конкурентного законодавства.

2) розширення меж акваторії морського порту Миколаїв надає конкурентні переваги морському порту Миколаїв та ставить у невигідне становище інші порти/термінали, які розташовані на внутрішніх водних шляхах;

При розширенні меж акваторії із суден, якій прямують до інших портів/терміналів, які знаходяться за межами акваторій морського порту Миколаїв корабельний, адміністративний та санітарний збір будуть справлятися лише за сам факт транзитного проходу морським каналом і такі збори будуть справлятися додатково до каналного збору.

Враховуючи норми статті 21 ЗУ «Про морські порти України», портові збори фактично є платою за послуги, що надаються суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту. Ставки портових зборів визначені підзаконними нормативно-правовими актами. Однак до цього часу не існує конкретно встановленого переліку послуг, які оплачуються у складі портових зборів. Відсутність такого переліку призводить до зловживання ДП «АМПУ»

Олександр БОРИСЕНКО



СЕКРЕТАРІАТ КАБІНЕТУ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

вул. Грушевського, 12/2, Київ, 01008, тел. (044) 256 7624, телефакс (044) 254 0584, www.kmu.gov.ua

Мінінфраструктури - скликання Антимонопольний комітет

Копія: ДРС

Відповідно до пункту 6 § 12 Регламенту Кабінету Міністрів України надсилається лист АСК «Укррічфлот» від 10.01.23 № 1-1-23/5, надісланий листом державної установи «Урядовий контактний центр» від 12.01.23 № 44-01/75, та лист АСК «Укррічфлот» від 10.01.23 № 1-1-23/5, що надійшов на адресу Кабінету Міністрів (реєстраційний номер від 12.01.23 № 952/1/1-23), для розгляду в установленому порядку.

Додаток: на 18 арк.

**Перший заступник Державного
секретаря Кабінету Міністрів**

Костянтин МАР'ЄВИЧ