**Проєкт**

**Концепція державної політики**

**по досягненню цілі 8.3 «Український пасажир та бізнес має доступ до водного транспорту (перевезень річкою та морем)» Програми діяльності Кабінету Міністрів України**

1. **ПРОБЛЕМА ПОЛІТИКИ**

**1.1. Проблема:** український бізнес несе зайві витрати через недостатню розвиненість інфраструктури водного транспорту.

**1.2 Носії проблеми:** пасажири, перевізники, експортери та виробники продукції.

**1.3. Масштаб проблеми: загальнонаціональна.**

Економіка України залежить від ефективного функціонування портів. Близько 39 % усієї зовнішньої торгівлі (за обсягом) України проходить через порти. Близько 50 % від всього обсягу експорту складає зерно, 90 % якого експортується через порти.

Низький рівень використання річкового транспорту призводить до подорожчання логістичних витрат і, як наслідок, український експорт втрачає свої конкурентні переваги на міжнародних ринках. Україна використовує річковий транспорт, який є найбільш дешевим, екологічним та ефективним видом транспорту у всьому світі, тільки на 7 % від потенційного обсягу перевезень.

**1.4. Гострота проблеми.**

**Гостра:**

для експортерів та виробників продукції (високі логістичні витрати);

для населення (висока завантаженість автомобільних доріг місцевого та загальнодержавного значення, що призводить до погіршення та навіть знищення покриття автомобільних доріг, погіршення стану навколишнього середовища).

**Не гостра** – для пасажирів, які мають можливість користуватися іншими видами транспорту.

**1.5. Динаміка проблеми:** нейтральна.

Протягом останніх років обсяг переробки вантажів в морських портах має тенденцію до зростання після значного зменшення (у 2015 році – 144,7 млн т, 2016 році – 131,7 млн т, 2017 році – 132,6 млн т, 2018 році – 135,2 млн т).

2019 рік зберіг тенденцію до зростання: за рік перероблено 160,0 млн т. У портах України оброблено понад 1 003,5 тис. TEU контейнерних вантажів. За 2019 рік контейнерні перевезення зросли на 18,6 %. При цьому частка переробки контейнерів у загальному обсязі переробки вантажів морськими портами України залишається невеликою. Так, у 2018 році із 135 млн т оброблених вантажів переробка контейнерів склала 10 млн т, за 2019 рік із 160 млн т оброблених вантажів переробка контейнерів склала 12,7 млн т.

Перевезення річковим транспортом протягом останніх років мали тенденцію до зростання: у 2015 році – 3 млн т, 2016 році – 4 млн т, 2017 році – 8 млн т, 2018 році – 10 млн т, 2019 році – 11,79 млн т.

Перевезення пасажирів водним транспортом протягом останніх років: 2015 рік – 5 039 осіб, 2016 рік – 9 992 осіб, 2017 рік – 15 037 осіб, 2018 рік – 19 092 осіб, 2019 рік – 19 372 осіб.

**1.6. Причини проблеми**

**Причина 1.**  Низька конкурентоспроможність українських портів.

Неефективна та довготривала система оформлення та проходження вантажу в українських портах, порівняно з портами-конкурентами, відсутність електронних логістичних послуг, високий рівень корупційних проявів зі сторони контролюючих органів в морських портах.

**Причина 2.** Низька ефективність управління портовою інфраструктурою.

Стратегія розвитку морських портів України є застарілою та не узгоджена з іншими видами транспорту та планами містобудування. Зарегульованість та відсутність можливості оперативного реагування та прийняття рішень органом управління та іншими органами державної влади з питань, необхідних для ефективного функціонування морегосподарського комплексу, відсутність рішень щодо делегування значної кількості повноважень від Уряду до органу управління та суб’єкта господарювання, затягування із реалізацією процесу реформування галузі. Потужності морських портів складають 276,1 млн т перевалки щорічно, але використовуються лише наполовину: (у 2018 році було перероблено 135,2 млн т, тобто біля 49 % від загальної потужності, у 2019 році – 160,0 млн т або 58 % від загальної потужності).

**Причина 3.** Неефективність державних стивідорних компаній та застаріла портова інфраструктура. У 2018 році було перероблено 135,2 млн т, з яких державними стивідорними компаніями – лише 24,7 %, у 2019 році – 160,0 млн т, з яких державними стивідорними компаніями – лише 22 %. Необхідним є вихід держави із стивідорної діяльності шляхом реалізації державного майна із застосуванням механізмів державно-приватного партнерства, в тому числі концесії, та навіть приватизації. Інвестиції в інфраструктуру портів прогнозуються на рівні $3-4 USD млрд, включаючи причали, днопоглиблювальні роботи, залізничні дороги, автошляхи та розвиток терміналів.

**Причина 4.** Недосконалість і недостатність нормативно-правової бази. Відсутність базового закону для регулювання перевезень внутрішнім водним транспортом є основною перепоною для залучення приватних інвестицій: без чітких правил в Україні міжнародні компанії не готові інвестувати в розвиток річкового транспорту, а необхідні інвестиції в цей сектор є досить значними: близько 150–200 млн євро – вартість побудови річкового терміналу.

**Причина 5.** Незадовільний та небезпечний стан судноплавних шлюзів, необхідність забезпечення паспортних глибин.На даний час інфраструктура судноплавних шлюзів на р. Дніпро на 85 % зношена та потребує значних коштів на капітальний ремонт і модернізацію. У результаті спаду вантажопотоку та хронічного недофінансування інфраструктури внутрішнього водного транспорту каскад водосховищ на річці Дніпро опинився в критичному стані, що може призвести до техногенної катастрофи.

**Причина 6.** Дефіцит річкового флоту.За даними експертів ЄБРР, для ефективного використання потенціалу річкового транспорту необхідно додатково побудувати або експортувати близько 180 суден, модернізувати існуючий флот, що складатиме близько 90 суден додатково. Українські суднобудівники потенційно можуть будувати близько 30 суден на рік, але, без можливості доступу до ефективного фінансування, таку програму будівництва флоту ані оператори, ані суднобудівники реалізувати не в змозі. Лібералізація ринку річкових перевезень теж не допоможе у повній мірі поповнити дефіцит суден, оскільки технічні параметри каскаду шлюзів на річці Дніпро є досить специфічними.

**1.7. Показники ефективності політики**

**Показник 1:** зростання обсягу перевезень пасажирів водним транспортом не менше ніж у 2 рази (з 19,1 тис. осіб до 38 тис. осіб).

**Показник 2:** зростання обсягу перевезень вантажів: на 10 % морем (із 135 млн т до 148,5 млн т), у 2 рази внутрішніми водними шляхами (з 10 млн т до 20 млн т)

1. **ПРОПОНОВАНИЙ КУРС ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ**

**2.1. Підціль 1.** Підвищення конкурентоспроможності морських портів.

Показник ефективності: динаміка зростання вантажообігу в портах, зокрема транзиту та контейнерних вантажів.

Завдання до підцілі 1:

1. Удосконалення тарифної політики морських портів, впровадження єдиних засад формування та визначення розмірів ставок портових зборів;
2. Забезпечення ефективної взаємодії в електронному вигляді учасників портового співтовариства під час переміщення товарів і транспортних засобів через державний кордон України та їх перебування на території морських портів України, виключення штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання інтересів приватного сектору шляхом впровадження “морського вікна”;
3. Визначення загальних засад, механізмів та умов укладання договорів, що укладаються адміністрацією морських портів України та інвесторами, на підставі яких здійснюється компенсація внесених суб’єктами господарювання інвестицій у фінансування робіт з ремонту, модернізації, реконструкції або будівництва стратегічних об’єктів портової інфраструктури, що є об’єктами державної власності.

**2.2. Підціль 2**. Підвищення ефективності управління портовою інфраструктурою.

Показник ефективності: підвищення ефективності використання портової інфраструктури (% використання потужностей).

Завдання до підцілі 2:

1. Актуалізація Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року;
2. Затвердження Кабінетом Міністрів України комплексного плану розвитку морських портів;
3. Розмежування на законодавчому рівні функцій між Морською адміністрацією та ДП “Адміністрація морських портів України”, передача невластивих функцій капітанів морських портів з нагляду (контролю) за безпекою мореплавства та надання послуг, що за своїми ознаками належать до адміністративних, до центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому.

**2.3. Підціль 3**. Залучення приватних інвестицій у державні стивідорні компанії та портову інфраструктуру.

Показники ефективності: зростання загальної суми приватних інвестицій, залучених у портову галузь, кількість реалізованих інвестиційних проєктів.

Завдання до підцілі 3:

1. Проведення концесійних конкурсів в морських портах Ольвія, Херсон;
2. Забезпечення підготовки та проведення концесійних конкурсів в морських портах Бердянськ, Південний, щодо поромного комплексу в морському порту Чорноморськ;
3. Забезпечення інформаційної кампанії щодо залучення максимальної кількості інвесторів у концесійні конкурси.

**2.4. Підціль 4.** Вдосконалення законодавства у сфері морського та річкового транспорту.

Показники ефективності: прийняття Верховною Радою України Закону України «Про внутрішній водний транспорт», створення єдиного підприємства з обслуговування внутрішніх водних шляхів, прийняття Верховною Радою України нової редакції Кодексу торговельного мореплавства України.

Завдання до підцілі 4:

1. Прийняття базового закону в секторі внутрішнього водного транспорту.

2. Забезпечення вдосконалення регулювання торговельного мореплавства, впровадження ефективних механізмів регулювання відносин, що виникають у сфері морського та річкового транспорту.

**2.5. Підціль 5.** Модернізація та відновлення річкової інфраструктури.

Показники ефективності: ефективність реалізації державної інвестиційної програми розвитку річкової інфраструктури (% виконання), зростання суми залученого фінансування у річкову інфраструктуру, кількість реалізованих проєктів з відновлення і модернізації шлюзів, днопоглиблення.

Завдання до підцілі 5:

1. Внесення змін до Бюджетного кодексу України в частині створення Державного річкового транспортного фонду;
2. Приведення судноплавних шлюзів на річці Дніпро в належний технічний стан;
3. Підтримання гарантованих габаритів суднового ходу на внутрішніх водних шляхах.

**2.6 Підціль 6.** Розвиток і модернізація річкового флоту.

Показник ефективності: обсяг зростання та оновлення річкового флоту (кількість суден).

Завдання до підцілі 6:

1. Розроблення програми для розвитку річкового суднобудування.

**2.7 Підціль 7.** Зменшення шкідливого впливу діяльності морського та річкового транспорту на навколишнє природне середовище.

Показники ефективності: прийняття Верховною Радою України Закону України Закону України “Про внесення зміни до статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України”.

Завдання до підцілі 7:

1. Наділення Мінінфраструктури повноваженням затверджувати нормативно-правові акти щодо закриття та опломбування запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять.

**2.8 Підціль 8.** Наближення адміністративних послуг у сфері морського та річкового транспорту до споживачів.

Показники ефективності: результативність, доступність, зручність, відкритість, своєчасність отримання споживачами адміністративних послуг у сфері морського та річкового транспорту.

Завдання до підцілі 8:

1. Удосконалення діяльності центрів надання сервісних послуг у сфері морського та річкового транспорту, забезпечення зручного доступу споживачів до отримання адміністративних послуг в електронному вигляді.

**2.9 Підціль 9.** Забезпечення повноцінного виконання взятих Україною міжнародних зобов’язань, збереження правового режиму в міжнародному судноплавстві (на українських суднах та в морських портах) і відновлення ефективної системи управління реалізацією державної політики у сферах торговельного мореплавства, морського і річкового транспорту та безпеки судноплавства.

Показники ефективності: створено Державний морський та річковий транспортний фонд.

Завдання до підцілі 9:

1. Забезпечення реалізації основних завдань у галузі морського та річкового транспорту в частині надходжень та витрат спеціального фонду Державної служби морського та річкового транспорту України.

**2.10 Підціль 10.** Імплементація міжнародно-правових норм в національне законодавство у сферах торговельного мореплавства, морського і річкового транспорту та безпеки судноплавства.

Показники ефективності: подання пропозицій до МЗС щодо проєктів: “Про приєднання України до Міжнародної конвенції про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними 2004 року”, Закону України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв’язку з приєднанням України до Міжнародної конвенції про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними 2004 року”, Закону України “Про ратифікацію Конвенції 2006 року про працю в морському судноплавстві, з поправками”, Закону України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв’язку з ратифікацією Конвенції 2006 року про працю в морському судноплавстві, з поправками”, Закону України “Про “Про ратифікацію Конвенції про посвідчення особи моряків № 185 (переглянутої)”, Закону України “Про внесення змін до Закону України «Про єдиний державний демографічний реєстр та документи, що підтверджують громадянство України, посвідчують особу чи її спеціальний статус» (у зв’язку з ратифікацією Конвенції 2003 року про посвідчення особи моряків № 185 (переглянутої)”.

Завдання до підцілі 10:

1. Надання згоди України на обов’язковість для неї Міжнародної конвенції про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними 2004 року шляхом приєднання до неї задля забезпечення запобіганню перенесення шкідливих водних і патогенних організмів, зведення його до мінімуму.
2. Забезпечення впровадження в Україні найвищих стандартів праці, зокрема, щодо прав людини, професійного зростання моряків, соціального забезпечення, умов праці моряків, їх професійної безпеки, а також щодо розвинення та впровадження сучасної інфраструктури для берегових об'єктів соціально-побутового призначення.
3. Встановлення чітких вимог і критеріїв до посвідчення особи моряка та його формату. Спрощення доступу моряків на територію країн − учасників Конвенції, з метою звільнення на берег, транзиту, переходу на інше судно або повернення на Батьківщину.