**ПРОЕКТ Концепції державної політики щодо досягнення 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. Носій 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**

**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).

Водночас, у 2019 році намітилася тенденція до зростання: за 9 місяців 2019 року перероблено 114,5 млн т, у той час як за аналогічний період минулого року було перероблено лише 95,9 млн т.

Низька частка переробки контейнерів у загальному обсязі переробки вантажів морськими портами України. Так, у 2018 році із 135 млн т оброблених вантажів переробка контейнерів склала 10 млн т, за 9 місяців 2019 року із 114,5 млн т оброблених вантажів переробка контейнерів склала 9,1 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.

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, 10 місяців 2019 року – 19 372 осіб.

**1.6. Причини проблеми**

Причина 1 - 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.

Причина 2 - Низька конкурентоспроможність українських портів

Причина 3 - Низька ефективність управління портовою інфраструктурою

Причина 4 - Неефективність державних стивідорних компаній та застаріла портова інфраструктура

Причина 5 - Недосконалість і недостатність нормативно-правової бази

Причина 6 - Незадовільний та небезпечний стан судноплавних шлюзів, необхідність забезпечення паспортних глибин

**1.7. Показники ефективності політики**

* Зростання обсягу перевезень пасажирів водним транспортом не менше ніж у 2 рази (з 19,1 тис. до 38 тис.)
* Зростання обсягу перевезень вантажів: на 10% морем (з 135 млн. т. до 148,5 млн. т.), у 2 рази внутрішніми водними шляхами (з 10 млн. т. до 20 млн. т.)

**1.8. Опис чинної державної політики щодо вирішення проблеми / її причин.**

**2. ПРОПОНОВАНИЙ КУРС ПОЛІТИКИ**

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

**Показники результативності:**

* Динаміка зростання вантажообігу в портах, зокрема транзиту та контейнерних вантажів

**Завдання до підцілі 1:**

* Удосконалення тарифної політики морських портів, впровадження єдиних засад формування та визначення розмірів ставок портових зборів
* 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 перепо
* 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 ремонт

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

**Показники результативності:**

* Підвищення ефективності використання портової інфраструктури (% використання потужностей)

**Завдання до підцілі 2:**

* Актуалізація Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року
* Затвердження Кабінетом Міністрів України комплексного плану розвитку морських портів
* Розмежування на законодавчому рівні функцій між Морською адміністрацією та Адміністрацією морських портів України

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

**Показники результативності:**

* Зростання загальної суми приватних інвестицій, залучених у портову галузь
* Кількість реалізованих інвестиційних проєктів

**Завдання до підцілі 3:**

* Проведення концесійних конкурсів в морських портах Ольвія, Херсон
* Забезпечення підготовки та проведення концесійних конкурсів в морських портах Бердянськ, Південний
* Забезпечення інформаційної кампанії щодо залучення максимальної кількості інвесторів у концесійні конкурси

**2.4. Підціль 4 “Вдосконалення законодавства про внутрішній водний транспорт”**

**Показники результативності:**

* Прийняття Верховною Радою України Закону України «Про внутрішній водний транспорт», створення єдиного підприємства з обслуговування внутрішніх водних шляхів

**Завдання до підцілі 4:**

* Прийняття базового закону в секторі внутрішнього водного транспорту

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

**Показники результативності:**

* 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:**

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

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

**Показники результативності:**

* Обсяг зростання та оновлення річкового флоту (кількість суден)

**Завдання до підцілі 6:**

* Розроблення програми для розвитку річкового суднобудування

**План реалізації державної політики для досягнення цілі**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Підціль** | **Завдання** | **Захід** | **Початок** | **Закінчення** | **Відповідальний орган влади** |
| Підвищення конкурентоспроможності морських портів | Удосконалення тарифної політики морських портів, впровадження єдиних засад формування та визначення розмірів ставок портових зборів | розробка проєкту наказу Міністерства інфраструктури України   “Про затвердження Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів  ” | 01-12-2019 | 31-12-2020 | Мінінфраструктури Мінфін;Морська адміністрація;ДП «АМПУ» |
| 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 перепо | розробка проєкту постанови Кабінету Міністрів України “Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451”; - введення в тестову експлуатацію системи “морського вікна”. | 01-12-2019 | 31-12-2020 | Мінінфраструктури;Морська адміністрація;ДП «АМПУ» |
| 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 ремонт | розробка проєкту постанови Кабінету Міністрів України “Про затвердження Порядку та умов укладання договорів, на підставі яких здійснюється компенсація інвестицій, внесених суб’єктами господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури ” | 01-12-2019 | 31-12-2020 | Мінінфраструктури;ФДМУ;ДП «АМПУ» |
| Підвищення ефективності управління портовою інфраструктурою | Актуалізація Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року | розробка проєкту розпорядження Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» | 01-12-2019 | 30-04-2020 | Мінінфраструктури;ДП «АМПУ» |
| Затвердження Кабінетом Міністрів України комплексного плану розвитку морських портів | розроблення комплексного плану розвитку морських портів | 01-12-2019 | 31-12-2020 | Мінінфраструктури;ДП «АМПУ» |
| Розмежування на законодавчому рівні функцій між Морською адміністрацією та Адміністрацією морських портів України |  розроблення відповідного проєкту закону України | 01-09-2019 | 31-12-2020 | Мінінфраструктури; Морська адміністрація; ДП «АМПУ» |
| Залучення приватних інвестицій у державні стивідорні компанії та портову інфраструктуру | Проведення концесійних конкурсів в морських портах Ольвія, Херсон | проведення етапу прекваліфікації (грудень 2019); етап оцінки пропозицій (лютий 2020); підписання концесійних договорів | 01-10-2019 | 31-07-2020 | Мінінфраструктури; ДП «АМПУ» |
| Забезпечення підготовки та проведення концесійних конкурсів в морських портах Бердянськ, Південний | схвалення концептуальної записки; відбір консультантів для підготовки ТЕО; підготовка конкурсної документації; проведення конкурсу. | 01-11-2019 | 31-12-2022 | Мінінфраструктури;ФДМУ;ДП «АМПУ»;залучені міжнародні фінансові організації |
| Забезпечення інформаційної кампанії щодо залучення максимальної кількості інвесторів у концесійні конкурси | публічні заходи з потенційними інвесторами | 01-09-2019 | 31-12-2022 | Мінінфраструктури;ДП «АМПУ» |
| Вдосконалення законодавства про внутрішній водний транспорт | Прийняття базового закону в секторі внутрішнього водного транспорту | супровід у Верховній Раді України  проєкту Закону України «Про внутрішній водний транспорт»  | 01-09-2019 | 31-12-2020 | Мінінфраструктури |
| Модернізація та відновлення річкової інфраструктури | Внесення змін до Бюджетного кодексу України в частині створення Державного річкового транспортного фонду | розробка та супровід у Верховній Раді України  проєкту Закону України  «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо створення Державного річкового транспортного фонду » | 01-11-2019 | 31-12-2021 | Мінінфраструктури |
| Приведення судноплавних шлюзів на річці Дніпро в належний технічний стан | до кінця 2020 року закінчено капітальний ремонт 4 шлюзів: Київського, Канівського, Дніпродзержинського та Кременчуцького; - до кінця 2020 року закінчено 2-гу чергу капітального ремонту на Запорізькому шлюзі; | 01-12-2019 | 31-12-2025 | Мінінфраструктури; ДП «АМПУ»; ДП «Укрводшлях»; підприємство з обслуговування внутрішніх водних шляхів (з моменту створення) |
| Підтримання гарантованих габаритів суднового ходу на внутрішніх водних шляхах | виконання плану шляхових робіт; підтримання гарантованої глибини на річці Дніпро до Київської ГЕС на рівні 3,65 м; на українській ділянці р. Прип’ять - на рівні 1,6 м. | 01-12-2019 | 31-12-2025 | Мінінфраструктури; ДП «АМПУ»; підприємство з обслуговування внутрішніх водних шляхів (з моменту створення) |
| Розвиток і модернізація річкового флоту | Розроблення програми для розвитку річкового суднобудування | розроблення нормативно-правового акту | 01-11-2019 | 31-12-2021 | Мінінфраструктури;залучені міжнародні фінансові організації;державні банки;Проект технічної допомоги Європейського Союзу «Сприяння транспортному розвитку річки Дніпро» |