

Борис Козырь: "Хотим сделать дерегуляцию в портах через закон"



Блиц-интервью с заместителем председателя транспортного комитета Верховной Рады Украины.

Как известно, в марте Верховная Рада отправила на доработку проект закона «О внутреннем водном транспорте» (№2475-а). Сейчас законопроект находится в профильном комитете парламента.

Мы встретились с заместителем главы транспортного комитета ВРУ, чтобы выяснить, какие правки были внесены, а также расспросить, над какими еще документами в транспортной сфере сейчас работают парламентарии.

В проект закона о ВВТ были внесены правки. Расскажите о них подробнее.

Концептуально проект закона остался прежним. Мы немного подкорректировали ситуацию по шлюзам. Как и прежде, шлюзы для судовладельцев будут бесплатными, но конструкция немного поменялась. Шлюзы мы не передаем на «Укрэнерго», а оставляем на балансе предприятия, которое будет заниматься

обеспечением безопасности на реке. Это будет государственное предприятие, у которого основной целью станет не заработок денег, а обеспечение безопасности. Это будет новое предприятие «Укрводпуть». То есть, фактически, мы оставляем шлюзы у себя, а финансирование хотим включить в тариф по электроэнергии – за проход шлюзов будут платить энергогенерирующие компании. По нашим подсчетам, тариф увеличится для гидроэнергетиков не более, чем на 1% и составит порядка 1 коп за 1 кВт/час.

Чье это было решение? Как к этому отнеслось Министерство энергетики?

Минэнерго изначально было не согласно с передачей шлюзов на их баланс из-за лишней нагрузки. Дело в том, что Мининфраструктуры нашло кредит европейских доноров на реконструкцию шлюзов, и чтобы не терять этот кредит мы решили шлюзы оставить у нас на балансе.

Какие еще были внесены правки?

Остальные правки незначительны. В частности, мы даем возможность перегружать грузы в операционных акваториях не только около причала, а и на рейде речного порта. Мы немного доработали имплементацию евродиректив. Учли замечания депутатских групп, касающиеся установления речного сбора касательно того, что он должен регулироваться законом.

Также законопроект существенно улучшен в плане адаптации транспортного законодательства Украины к еврозаконодательству, консолидации норм законопроекта и КТМ, закона о транспорте, закона о морских портах. Значительное внимание уделено упрощению процедур осмотра судна, прозрачности принятия решений при установлении режима использования водных объектов, имеющих многоцелевое назначение (судоходство, гидроэнергетика, мелиорация, рыборазведение и пр.).

Каков Ваш прогноз по принятию законопроекта, с учетом правок?

Я бы очень хотел, чтобы его приняли на летней сессии – это

первое чтение. На осенней сессии выйти на второе чтение. До конца года хотелось бы, чтобы у нас был закон, чтобы со следующего года он начал действовать.

Есть ли какие-то продвижения с документом по возврату инвестиций?

Должно быть постановлено Кабинета Министров, в котором будет прописан порядок компенсации частных инвестиций, которые были направлены на стратегическую инфраструктуру. Это 27 статья закона 0 морских портах и, фактически, этим постановлением мы должны имплементировать ее. На сегодня, насколько я понимаю, документ находится на согласовании в заинтересованных министерствах и ведомствах.

Над какими еще документами сейчас работает транспортный комитет?

Что касается моря – это законопроекты №№2712, 2713 (упрощения для судов иностранного флага). Занимаемся законом 2476а, который уменьшает финансовую нагрузку для судов под украинским флагом. Также занимаемся так называемым «сингапурским законопроектом», который позволит строить гидротехнические сооружения в акваториях морских портов и за их границами. Мы также обсуждаем закон 0 железнодорожном транспорте, но там есть два основных момента – делать ли локомотивную тягу частную, а также вопрос тарифов.

Какие еще есть планы по нормативным документам?

Например, постановление Кабинета Министров 491, которое было подписано еще при бывшем министре инфраструктуры Андрее Пивоварском, по дерегуляции в портах. Все опции, которые есть в постановлении, мы хотим перенести в закон. Либо это таможня, либо экологи или пограничники, чтобы они действовали не на основании постановления, которое можно в любой момент отменить или видоизменить, а чтобы они руководствовались законом. Это уже следующий этап – сделать дерегуляцию через закон.

[Ольга Быстрицкая](#)

Источник: <http://cfts.org.ua>