

## СТЕНОГРАМА

засідання Комітету з питань економічного розвитку

02 березня 2020 року

Веде засідання голова Комітету НАТАЛУХА Д.А.

ГОЛОВУЮЧИЙ. У нас присутні 10 членів комітету. Доброго ранку. Давайте почнемо. Інші затримуються. Да, я знаю, що не буде тільки одного, а всі інші надійдуть протягом наступних 10 хвилин.

Колеги, у нас позачергове засідання комітету, оголошую відкритим. Перед тим, як ми почнемо, я хочу поставити вас до відома, що у нас присутні чотири засоби масової інформації, які здійснюють відеофіксацію. Це: "Еспресо", "Наш", "4" і "Рада". Я правильно сказав? Більше нема нікого? News One ще. Якщо є хтось, хто заперечує? Немає.

Добре. Тоді, колеги, ставлю на голосування затвердження порядку денного, який розданий вам, складається з шести пунктів. Прошу підтримати.

Хто – за?

КОЛТУНОВИЧ О.С. До процедури є пропозиції.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Да, Олександр Сергійович.

КОЛТУНОВИЧ О.С. У мене пропозиція з процедури. Пункт 4, що стосується передачі в концесію Міжнародного аеропорту "Львів" імені Данила Галицького і Івано-Франківського залізничного вокзалу, не розглядати сьогодні на засіданні, як мінімум на це є дві причини, і відкласти його. У нас є, я знаю, ми з колегами говорили, пропозиція взагалі відхилити це питання і не розглядати.

Але у мене пропозиція його перенести і відкласти хоча б тому, що завтра буде переформатування Кабінету Міністрів на позачерговому засіданні. Щоб під шумок, як кажуть, нас потім не звинувачували, що ми під

шумок віддаємо такі важливі об'єкти. Більше того, є, ми знаємо, звернення представників аеропорту зі Львова. І тому є пропозиція сьогодні не розглядати це питання, а перенести далі. У нас немає жодного поспіху. Ми знаходимося далеко в земельному законі. Тиждень навіть нас тут не спасе. Якщо є бажання, можете в четвер і будь-який інший день, але не сьогодні, оскільки немає сенсу розглядати, тому що будуть кадрові зміни завтра. Можливо, навіть концепція зміниться. І тому я просив би підтримати з виключенням 4 пункту.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, Олександр Сергійович.

Степан Іванович, будь ласка.

КУБІВ С.І. Шановний пане голову, шановні колеги, я хочу подякувати Олександру Сергійовичу за те, що підняв питання, дійсно, четверте. Хочу нагадати всім членам комітету, що дане питання ми в "Різному" розглядали на одному з засідань, де було звернення від всіх фракцій парламенту. І не буду повторювати, тому що це протокольно внесено.

Друга позиція важлива. Дане питання Міністерство економіки і Міністерство інфраструктури не підготувало по стандартах економічного обґрунтування.

Прийняття Закону про концесію, яке довго базувалося, базувалося на певних принципах, на певній системі. І що ми робимо? Ми робимо оновлення засобів, ми робимо повернення державних коштів. Аргументація абсолютно відсутня. Тобто враховують, що ми його переносимо, просимо перенести, пане голову, вас. Я би звернувся до тих міністерств врахувати думку Міністерства фінансів і обов'язково взяти позицію Ради національної безпеки і оборони і Міністерства оборони, тому що цей аеропорт виконує крім цивільних функцій ще і інші функції, які говорять про міжнародну допомогу, міжнародні військові стандарти, ті стандарти, по яких ми рухаємося сьогодні.

Там абсолютно відсутні пропозиції, обґрунтування і економічна матриця, яка сьогодні повинна бути. Підтримую відповідно свого колегу.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, Степан Іванович.

Ярослав Іванович, ви як депутат, який обирався по мажоритарному округу на Львівщині, може...

РУЩИШИН Я.І. Дякую.

Я не знаю, я більше схильний до питання розглянути і зняти, і відмовити в цьому, в концесії, бо відтягування, я не знаю, чи воно призведе до такого рішення. Тобто моя позиція є краще такою. Але згоден абсолютно з аргументами, які зазвучали, що в нас недостатньо інформації для того, щоби взагалі розглядати це питання.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

\_\_\_\_\_. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Сергій Олексійович, будь ласка.

ТАРУТА С.О. Я підтримую Степана Івановича відносно того, що немає економічне обґрунтування. Для чого ми приймаємо, якщо ми не розуміємо цілі. Тому що в концесію як правило віддаються ті великі інфраструктурні об'єкти, які потребують багато грошей для того, щоб розвивати той чи інший об'єкт. В даному випадку це дуже прибутковий об'єкт.

Більше того, щоб ви розуміли, я не знаю, чому Міністерство транспорту нам це дає, коли ще ні аеропорт, ні полоса, ні смуга ще не взяті на баланс, на баланс не взяті. Що ми передаємо? Тому що, на жаль, до сьогоднішнього дня акт вводу так і не підписаний. Тому що, коли даються в

концесію, це означає, що вони не дуже гарно знають суть самої теми. І, наскільки я розумію, така ж позиція як комітету, по транспорту. І тому зараз розглядати – це тільки марнувати час.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Колеги, я просто хочу вам нагадати, що ми сьогодні не збиралися ані затверджувати, ані спростовувати цей процес. Просто в процесі нашої з вами роботи і члени комітету, і до мене особисто зверталися різні народні депутати, які запитували через те, що через наш комітет пройшов законопроект про концесію, а чому, власне, цей аеропорт, за різними чутками і за різною інформацією, має передаватися в концесію, незважаючи на те, що він прибутковий. Тому єдина мета виклику пана Крикля на сьогоднішній комітет було, власне, і з'ясування цього. Ніхто не збирався нічого затверджувати чи спростовувати.

Але питання непринципове. Я розумію аргумент пана Колтуновича. Давайте подивимося, що буде в середу, не завтра, а в середу, на позачерговому засіданні. І, напевно, якщо не заперечують інші члени комітету, пропоную тоді затвердити порядок денний без пункту 4. Всі погоджуються?

КУБІВ С.І. Пане голово, і ще одне важливе питання. Ми домовлялися на засіданні комітету і для полегшення роботи нашого секретаріату, бо вони заставляють працювати дуже швидко і навіть не в робочий час. І ми говорили, коли немає заключення ГНЕУ, і там, де є зауважень ГНЕУ дуже багато, ми пхаємо цей законопроект, який потім між першим і другим читанням набуває іншої форми і іншого змісту.

Тобто я би хотів попросити міністерства, які надають нам, і направити лист відповідний на Кабінет Міністрів України щодо якості підготовки документів на засідання нашого комітету. Я розумію, що півроку, може, мало для навчання. Але тут в нас не середня спеціалізована школа навчати

Міністерства готувати щодо процедури і регламенту документи, які є затверджені Верховною Радою.

Другий блок дуже важливий. Що суттєві зауваження профільних міністерств, таких як Міністерство фінансів, таких як Міністерство юстиції, не дозволяє в принципі формувати відповідну позицію. І сьогодні ми розглядаємо декілька законопроектів, де немає висновків позиції уряду і немає висновку позиції, наскільки я знаю, ніби вдалося запустити, і урядового комітету, не пройшло обговорення. Я порахував відповідно законопроект, який потрібний, тут є по саморегулюванню особливо, але там чіпає більше десятка міністерств, і немає жодного висновку, немає обговорення. Бо для чого то робити, для галочки, для чого займати час?

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, Степан Іванович.

Справедливі аргументи. З іншої сторони, справедливого буде сказати, що наші колеги з-під комітету профільного, головою якого є Лічман, теж провели ґрунтовну роботу, я думаю, що справедливо було б заслухати їхні висновки стосовно цих законопроектів, з поваги до витраченого часу наших колег з комітету.

Тому, колеги, прошу проголосувати за порядок денний, окрім пункту "б" з пункту 4 щодо передачі у концесію Міжнародного аеропорту "Львів" імені Данила Галицького та Івано-Франківського залізничного вокзалу. Прошу підтримати.

Хто – за? Проти? Утримався? Одностайно. Дякую.

Тоді переходимо до пункту 1 порядку денного: проект Закону 2613 про саморегулювання господарської та професійної діяльності. Відповідальний – народний депутат пані Лічман. Будь ласка.

ЛІЧМАН Г.В. Доброго дня, колеги. Комітетом було розглянуто проект Закону щодо саморегулювання господарської та професійної діяльності (реєстраційний номер 2613), внесений Кабінетом Міністрів України.

Метою прийняття цього законопроекту є вирішення проблеми недоліків сучасного стану здійснення саморегулювання, впровадження в Україні моделі ефективного саморегулювання, що, як вважається, стане законодавчою основою для створення саморегулюваних організацій та надасть можливість делегувати таким організаціям владні повноваження. Зазначу, що єдиної думки у підкомітеті не склалося. Але більшістю голосів підкомітет буде пропонувати направити на доопрацювання цей законопроект.

Чому саме? У проекті не виявлені корупційні фактори, як зазначає наш антикорупційний комітет. Але є зауваження наступного змісту. Положеннями проекту закону надаються надто широкі повноваження саморегулюваними організаціям, у тому числі шляхом делегування і повноважень органів державної влади... Національний банк України, з контролю або регулювання господарської та професійної діяльності. З метою недопущення зловживання саморегулюваними організаціями наданим впливом варто передбачити, як вважає підкомітет, ефективний механізм запобігання перевищення цими повноваженнями.

Також є багато (приблизно до 10) суто юридичних зауважень до цього законопроекту. Саме, на мій погляд, цікаве, саморегулювана організація не виділяється як окрема організаційна правова форма, що ускладнює процес створення і реєстрації. Тобто спочатку створюється юридична особа, а вже потім подаються документи для реєстрації саморегулювальної організації. Це дуалістична процедура, довга і не дуже коректна.

Я не буду читати всі юридичні тонкощі, але скажу, що на підкомітеті більшість підтримала рішення щодо... запропонувати комітету направити цей законопроект на доопрацювання.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Степан Іванович, будь ласка.

КУБІВ С.І. Шановні колеги! *(Не чути)*

...і застереження, які вбачаються на сьогоднішній день дуже важливими, їх потрібно врахувати. А ГНЕУ не те що, навіть на декілька сторінок вони дають важливі врахування, пропозиції щодо юридичних аспектів, щодо міжнародних стандартів і щодо сумісності з іншими законами. Тобто я би ці документи вважав як базовими на доопрацювання і в повному обсязі визнати.

Разом з тим, я би рекомендував, пане голову, від імені нашого комітету і підкомітетів, які підкреслюють неякісність і нефаховість підготовки даних законопроектів, направити лист на Кабінет Міністрів України, які повинні врахувати неодноразові застереження на протязі півроку роботи.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, Степан Іванович.

Я хочу нагадати, що Кабінет Міністрів, заради справедливості варто це зазначити, що перед тим, як направити відповідний законопроект на розгляд профільного комітету, збирає візи від всіх міністерств. Тому фактично затвердження того чи іншого законопроекту іншими міністерствами відбувається.

Сергій Олексійович, будь ласка.

ТАРУТА С.О. Я хотів би зробити оцінку відносно того, для чого це ми робимо. Якщо казати, що сьогоднішня ситуація вона погана і треба її змінити, то тоді було б доцільно приймати зараз якісь зміни. Тому що тут в цьому проекті закону абсолютно не корелюється з багатьма уже діючими законами. І наскільки я розумію, скоріше за все, які грантові там організації написали цей закон і зараз його намагаються просунути. Нема цілі – для чого.

На сьогоднішній день і так все нормально працює. І що змінювати, треба розуміти, що погано і тоді чітко це змінити.

А так, на мій погляд, хтось із тих, хто працював раніше в грантових організаціях, написали, освоїли гроші. Зараз прийшли в уряд і намагаються його просунути, щоб відчитатися за цю роботу.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Ярослав Іванович, будь ласка.

РУЩИШИН Я.І. Я, бачите, я хочу висловити іншу точку зору. На жаль, мені не вдалося, не було часу, переконати моїх колег. Бо і ми як Комітет підприємців Львівщини ще багато років тому піднімали питання, що треба знімати багато якого регулювання з держави, передавати його на відповідні інституції недержавні. І це би прискорило трошки розвиток і конкурентоздатність нашої економіки. Тому і висновки або претензії, які висловлені до цього законопроекту, в даному випадку не носять концептуального характеру. Тобто іншими словами, є до чого вносити правки, тобто основа є. Можна в другому читанні або шляхом внесення поправок можна його доопрацювати. Я згоден, що це треба дати трошки довший період. Можливо, ....., дійсно, багато зауважень. Але цей закон, він є досить загальним, він відкриває дорогу для прийняття галузевих законів, які вже повинні бути відшліфовані до йоти для того, щоби вони працювали. Отож, я трошки іншої точки зору. Я би просив все-таки розглянути можливість прийняття цього закону.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, Ярослав Іванович.

Колеги... Роксолана Андріївна, будь ласка.



ПІДЛАСА Р.А. Ви знаєте, я погоджуюся, насправді, з Ярославом Івановичем. Тому що саморегулівні організації – це загальносвітова практика поширена, яка дозволяє все ж таки зменшити втручання держави в бізнес загалом.

Я хочу підкреслити. З того, що я зрозуміла з тексту законопроекту, то він не передає наразі ніякі функції держави конкретним саморегулівним організаціям. Він лише створює таку можливість створити галузевий закон, який частково передасть якісь функції. Плюс це не усуває можливості державного нагляду і контролю і за саморегулівною організацією і за суб'єктами господарювання, які є членами СРО. Тому я пропоную теж його ухвалити в першому читанні і доопрацювати між першим і другим.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Пан Мовчан, будь ласка.

МОВЧАН О.В. Дякую.

Я дуже коротко. Я так само хотів би висловитися на підтримку слів, сказаних Ярославом Руцишиним щодо того, що це вже на часі давно. Форма може трошки не витримана. Є зауваження ГНЕУ. І треба трошки попрацювати над цим законопроектом, але між першим і другим читанням ця можливість у нас буде. Тому нам краще почати цей процес, прийняти закон за якийсь період часу, а потім вже, якщо будуть критичну проблему його, над ним доопрацьовувати... його доопрацьовувати, тому що його з першого читання ідеальним не зробиш, ми знаємо цю практику.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Пані Буймістер, будь ласка. Потім пан Колтунович.

БУЙМІСТЕР Л.А. Ми насправді на підкомітеті якраз обговорювали це питання, і я тут дотримуюся трішки іншої думки. Що все ж таки нам закони треба доопрацьовувати до того, як вносити їх на голосування до залу. І, якщо ми отримаємо на п'ять сторінок зауважень Головного експертного юридичного управління, то немає ніякої проблеми його доопрацювати і вже у нормальному вигляді подавати на голосування нашим колегам в зал. Це перша позиція.

І друге, що, да, він дає можливості розробити галузеві законопроекти. Але ми в пояснювальній записці не побачили, а які ж саме. І ми даємо дуже загальні, як, в принципі, того і вимагає законотворчий процес, дуже загальні якісь відсилочні норми, але нам не треба було взагалі бачення міністерства, яким же чином вони цей процес бачать у майбутньому. Тому, я думаю, що нам, дійсно, як правильно зазначив пан Ярослав, не вистачило трохи часу про консультиватися з профільним міністерством. Тому зараз я пропоную цей закон відкласти, доопрацювати, провести консультації з міністерством і вже потім приймати.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, пані Буймістер.

Пан Колтунович, будь ласка.

КОЛТУНОВИЧ О.С. Шановні колеги, пропозиція також та, яку озвучив Степан Іванович, Сергій Олексійович і інші щодо того, якщо є троє зацікавлених чи депутатів, які вважають на те, що ми його можемо там доопрацювати після першого, другого читання, то нехай візьмуть за тиждень доопрацюють, спільно з членами Кабінету Міністрів, і вносять. Я повторюся те, що я казав попереднього разу, у нас є час, у нас мінімум цей тиждень розглядаємо земельний проект закону і тоді ми будемо мати нормальний документ, тому я не бачу жодних проблем. Якщо хтось хоче доопрацювати, будь ласка, і тоді будемо йти, а не приймати в першому читанні, бо ми дуже

добре маємо, на жаль, гіркий досвід, коли перше читання нам розказують одне, а після другого читання ми маємо зовсім іншу кухню.

Тому пропозиція є наступною. А ви уже підтримаєте чи не підтримаєте, залежно від того.

Що стосується суті пропонованих змін і так далі, у мене, наприклад, відмінна точка зору на погляд чи на позицію державного регулювання економіки, але це у нас може бути у кожного своя точка зору, це нормально, насправді. Тому що ми навіть представляємо різні виборчі і політичні партії різного виборця і їхні підходи і погляди. Але що стосується документів даних, якщо у нас є, скільки там, три чи чотири представники від різних політичних партій, які говорять про те, що можна доопрацювати, то мені здається, що можна так зробити.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Євгеній Володимирович. І потім слово пану Романовичу, і будемо вже закінчувати з цим питанням.

ШЕВЧЕНКО Є.В. Я тут підтримую пана Колтуновича, не потрібно нам вносити такі законопроекти, які визивають ризики в економіці. Тому я пропоную відправити на доопрацювання і до першого читання це зробити, як потрібно.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Пан Романович, заступник міністра економіки, будь ласка.

РОМАНОВИЧ Д.О. Доброго дня! Дуже вдячний.

Колеги, проект Закону, який вам представлений він, я відразу буду реагувати, можливо на ці зауваження, які були, він не делегує безпосередньо повноваження до СРО. Це, по-перше. Він створює інституційну можливість

в усіх сферах професійної та комерційної діяльності, він створює засади, як має функціонувати саморегулювання. І безпосереднього, ще раз, делегування там не відбувається, це лише можливість на майбутнє через спеціалізовані закони це робити.

По-друге, що стосується зауваження по формі реєстрації. У нас була достатньо довга дискусія стосовно того, чи має це бути формою, чи статусом. І наразі в законі прийнятий варіант, що це має бути статус саморегульованої організації. Чому був зроблений такий вибір? Тому що зараз вже в 15 сферах передбачено можливість саморегулювання. І є 24 саморегульовані організації, які мають різні форми, чи то спілка, чи то ГО, чи якісь інші формати.

І для того, щоб не створювати труднощів для вже існуючих саморегульованих організацій, тому було вибрано формат через надання такого статусу.

В цілому саморегулювання діяльності бізнесу – це дуже поширена практика за кордоном. Тобто такий класичний приклад цього є, наприклад, асоціації рекламних агенцій чи в рекламі, де вони ці саморегульовані організації вони регулюють... контролюють ..... реклами, наприклад, конкуренцію, щоб не було неконкурентних дій і таке інше. І в багатьох сферах – чи то медична, що стосується професійних організацій, чи то будівництво, наприклад, де є асоціації будівників, які встановлюють стандарти, за якими ж самі ж саморегульовані організації і доглядають.

Щодо зауважень від ГНЕУ, вони, на наш погляд, носять достатньо технічний характер, який легко можна, достатньо легко врегулювати між першим і другим читанням. Звісно, що ми готові співпрацювати і в одному варіанті, коли це буде між першим і другим читанням, і в другому варіанті, якщо буде вирішено комітетом вносити доопрацьований законопроект. проти, хотілося б дуже попросити підтримати законопроект до першого читання з тим, щоб ми доопрацювали його пізніше.

Дякую вам.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Колеги, я, єдине, перед запитанням дуже попрошу в часі все-таки. Да, дякую.

КУБІВ С.І. Дякую.

Шановні колеги, сказано заступником міністра про технічні певні застереження. Я хочу запитати, чому закон, який ще не прийнятий навіть в першому читанні, входить в дію з 1 січня 2020 року. Це технічне зауваження?

Друге. Чому ми порушуємо Конституцію, яка зачіпає і Бюджетний кодекс. Я говорю про частину п'яту статті 94.

І третє. Закон 2812, який 27 січня ми розглядали, він повинен йти разом, паралельно з цим законом. Це не технічні... *(Шум у залі)* Прошу? Ні, це друге... Ні. Це не є. Чекайте. Вибачте. І ще одну річ важливу, яку я хочу сказати по тому. Але ще важливу річ, яку я хочу сказати. Коли ми говоримо про перше і друге читання на сьогоднішній день, то коли не є погодження принципів міністерств і робити акт виконаних робіт, не потрібно цього робити.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Пан Колтунович.

КОЛТУНОВИЧ О.С. Я є прихильником дерегуляції, я думаю, як і кожен із нас. І взагалі ця концепція ідеї дуже правильна. Але я не побачив, я завжди намагаюся оперувати цифрами, я не побачив у вас жодних чи немає обґрунтувань техніко-економічних, чи немає економічних розрахунків.

Перше. Що це дасть? Давайте вже будемо виходити з цього для того, щоб ви нас тоді переконали, комітет. Для того, що це дійсно з економічної точки зору актуально, ми маємо приріст ВВП і так далі. Переконайте нас тоді цифрами. Це перше.

А друге. Щодо актуальності поданого проекту закону. Ви знаєте чудово, яка у нас в економіці ситуація, якщо представник Міністерства економічного розвитку. У мене до вас питання. А це єдиний актуальний проект закону, який на сьогоднішній день настільки важливий для економіки України і він зупинить все те, що на сьогоднішній день є? Тому що у мене іноді виникає питання, хочеться задати запитання. Чи ви серйозно взагалі все те вносите, і ті невідкладні проекти законів, які є? Тому що у нас реалії зовсім інші. У нас був звіт Кабінету Міністрів. Ми слухали про спад промислового виробництва, про сповільнення темпів економічного зростання і так далі, і так далі, і тому подібне. А ми сьогодні тривалий період часу обговорюємо цей проект закону. Якщо він в макроекономічних показниках стимулюватиме настільки економічну активність, зайнятість і так далі, то ми готові зараз, безумовно, з вами сісти і навіть тут його доопрацювати.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, Олександр Сергійович.

Колеги, я вас прошу, півгодини ви витратили... Давайте, Євген Володимирович, і після цього...

ШЕВЧЕНКО Є.В. У мене не питання, у мене меседж до нашого Кабінету Міністрів. Я зараз скажу політичні висновки. Політику неолібералізму потрібно зупиняти. Ви вже дістали всю країну. Ви приходите і нам кажете, невідкладно потрібно. А потім спад виробництва. То те, то те, то се. Скільки це можна вже терпіти? Коли у нас вже буде протекціонізм державний?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Євгеній Володимирович.

ШЕВЧЕНКО Є.В. Я проти будь-якого законопроекту, який буде так вноситись. В першому читанні приймайте, а потім доопрацюємо. Ні, доопрацюуйте, а потім будемо приймати.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую вам. Дуже ціную ваш емоційний політичний висновок.

Але, шановні, давайте, будь ласка, дотримуватись все-таки регламенту і дебатовати стосовно суті законопроекту.

Я дозволю собі підвести ризику, якщо ви не проти. Одну хвилину, максимум, просить слово Федерація роботодавців України. Будь ласка.

\_\_\_\_\_. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, пані Наталія.

Колеги, у нас є позиція підкомітету – повернути на доопрацювання.

Я особисто вважаю, що цей закон справді важливий. Я знаю, що була проведена достатньо серйозна адвокація, проведені експертні дискусії, круглі столи і все інше. Але я би хотів, щоб автори цього законопроекту змогли більш уважно поставитись до наступних питань. Перше. В проекті відсутній чіткий механізм делегування повноважень. Відповідно в статті 13 проекту іде мова про делегування згідно з законом, однак не прописано повноваження або критерії повноважень, що можуть бути делеговані. Принципово це дуже важливо. Друге. Відсутність чітко виписаних підстав для відмови делегування повноважень. Це може абсолютно спокійно призвести до утворення кишенькових СРО. Третє. Не виділяється як окремо організаційно-правова форма. Це ускладнює абсолютно процес створення та реєстрації, бо фактично засновує дуалізм, тому що ви самі передбачаєте, що неприбутковим організаціям, які теоретично можуть отримати цей статус, є громадські об'єднання, громадські спілки, благодійні організації, асоціації. Але законодавством не передбачена комбінована форма заснування фізичної-

юридичної особи. І тому саме тому доцільно було вивести СРО в окрему організаційно-правову форму.

І, нарешті, стосовно координаційної ради з питань саморегулювання при державних органах. Законопроект не передбачає порядок формування координаційної ради, як і відсутність повністю функціональних повноважень, обов'язкових для виконання. По факту це фактично дорадчий орган.

Тому, як на мене, просто оці позиції вони дуже критичні. Немає бажання і немає наміру завалити цей закон. Є бажання і намір просто зробити так, щоб він уже з першого читання був таким, за який не буде соромно ні комітету, ні вам. А ми потім уже технічно будемо доопрацьовувати. Тому я пропоную поставити на голосування пропозицію профільного підкомітету стосовно повернення на доопрацювання. І на наступний комітет ми чекаємо від вас просто оптимізовану версію з врахуванням тих зауважень, які були висловлені сьогодні. Добре?

Дуже дякую. Колеги, ставлю на голосування пропозицію повернути на доопрацювання проект Закону 2613 автору. Прошу проголосувати.

Хто – за? Проти? Утримався? Трос. Дякую, колеги.

Переходимо до наступного питання. Проект Закону 2565 про внесення змін до деяких законодавчих актів України. Пані Лічман голова профільного підкомітету, будь ласка.

ЛІЧМАН Г.В. Метою прийняття проекту Закону є скасування неефективної системи маркування контрольними марками примірників аудіовізуальних товарів, фонограм, відеограм, комп'ютерних ігор та баз даних.

Проект Закону спрямований на досягнення цілі державної політики 7.8 "Власники товарів та винаходів захищені та отримують справедливу охорону". Це Програми діяльності Кабінету Міністрів, така ціль є.



Я хочу зазначити, що висновок Головного науково-експертного управління складає три аркуші. Що тут ще потрібно зазначити?

Як каже ГНЕУ, наявність тіньових схем, за якими незаконно отримуються контрольні марки, зокрема, з використанням ефективних ліцензійних угод. Велика кількість підробок, низький рівень захисту свідчить про проблеми з реалізацією норм закону, а не про його неефективність.

Є також до цього законопроекту такі зауваження. Ну, наприклад, порядок набрання чинності з 01.01.20. Те, що вже сказав Степан Іванович, цей законопроект дійсно впливає на доходну частину державного бюджету і цього достатньо. Більшістю голосів підкомітет прийшов до висновку, що доцільно направити на доопрацювання. Але була окрема думка у Роксолани Андріївни, може вона захоче щось додати.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, пані Лічман.

Роксолана Андріївна, будь ласка.

ПІДЛАСА Р.А. Ну насправді окрема думка полягає в тому, що я пропоную заслухати представника Міністерства економічного розвитку, щоби вони пояснили в чому полягає дерегуляційний ефект, тому що з пояснювальної записки це не дуже зрозуміло. І, якщо він є, то усі ці зауваження, які висловило ГНЕУ, насправді не є дуже суттєвими, зокрема, і тому, що дохідна частина бюджету насправді не страждає, тому що оцей збір за марку одразу передається Міністерству економіки, він купує марку на ці гроші. І, власне, навпаки лише скоротяться видатки державного бюджету, тому що міністерство перестане, власне, витрачати кошти і ресурс людський на обслуговування цього процесу. Але, знову ж таки це за умови, що дійсно є якийсь дерегуляційний ефект, і бізнес від цього якось виграє від скасування цих контрольних марок.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, пані Підласа.

Тоді слово надаю пану Романовичу. Будь ласка.

РОМАНОВИЧ Д.О. Дуже дякую.

Шановні народні депутати! Шановний голову! Отримання контрольної марки займає приблизно до 10 днів. Це 10 днів, які, люди, які хочуть виконувати закон, втрачають порівняно з тими людьми, які розповсюджують піратські диски. Якщо, наприклад, виходить чи то новий запис, чи то там нова комп'ютерна програма, ми цією процедурою даруємо піратам 10 днів на те, щоб продати свої копії чи передати їх якось в той час, коли офіційний імпортер чи то офіційний дистриб'ютор має стояти на кордоні. І сама собою процедура достатньо оптимізована, проте ці дні вони все одно залишаються.

По-друге, зараз собівартість виготовлення цієї марки приблизно втричі перевищує той збір, який збирається з виробника за купівлю цієї марки.

По-третє, насправді, актуальність контрольних марок вже давно втрачена, по-перше, використання дисків падає і вже більшість програм вони є в онлайн-режимі, їх скачують, тобто це дуже застаріла процедура. І, за нашою статистикою, з 2011 року видача контрольних марок впала з 14 мільйонів до приблизно 1 мільйона контрольних марок. До того у нас є рекомендації і від вітчизняних асоціацій, музичної індустрії, зокрема, Асоціація музичної індустрії України, є рекомендації від міжнародних партнерів, які вже давно зауважують застарілість цієї норми. Тому насправді ми тим самим, по-перше, дерегуляція, по-друге, зменшення збитків, які ця процедура несе, по-третє, це насправді захист інтелектуальної власності, бо ми прибираємо оці там 10 днів, які ми зараз даруємо для піратів, для того, щоб розповсюджувати нелегальний контент. Це дуже коротко про цей законопроект. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, пане Романович.

Пані Буймістер, будь ласка.

БУЙМІСТЕР Л.А. Я тут хочу, з одного боку, погодитися з паном Романовичем щодо того, що ці норми в нашому законі є дещо застарілими, оскільки технології дійсно йдуть вперед. Але хотілося б звернути увагу на один дуже важливий ризик. Якщо ми скасовуємо про розповсюдження примірників, аудіовізуальних творів, фонограм, відеограм, комп'ютерних програм та баз даних, в нього якраз передбачається, що таке контрольна марка, що це за свідчення дотримання авторських або суміжних прав. Плюс таке маркування контрольними марками, відміна взагалі всього термінологічного апарату, не замінюючи його на нову систему захисту від піратства, вона нам може і є величезні ризики, призвести до збільшення піратства в країні, а не до його зменшення. 10 днів – це, звичайно, довгий строк. Але, з іншого боку, це дає можливість на сьогодні, хоч в такому ручному режимі, відслідковувати ті піратські товари, які у нас є на ринку.

Яку іншу систему пропонує міністерство для того, щоби цю процедуру контролю і контроль над цим, не втрачати.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Будь ласка.

\_\_\_\_\_. Я, якщо дозволите, наведу такий до якоїсь міри анекдотичний приклад з 90-х. Коли була водка "Распутин". І була дуже розповсюджена реклама "я вам тут подмигиваю". І голограмні елементи, які свідчи про те, що ця водка є оригінальною.

І, насправді, самі виробники зацікавлені дуже сильно в тому, щоби зберігати оригінальність контенту. І ніяке міністерство, ніякий державний орган, не може зробити цього краще, ніж самі виробники. І тому зараз є і диски і інші можливості захисту через коди, через криптування, через неможливість копіювання. Які значно більш ефективні, ніж наліплення голограми на CD-диск. Тому ми просто передаємо цю можливість самим виробникам. Я впевнений, що і Microsoft і Workle, і виробники ігор, це зроблять значно краще, за просте наклеювання марки.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Будь ласка.

\_\_\_\_\_ . Тут один тільки момент. Ви, мабуть, знаєте про проблеми з примусовим виконанням взагалі захисту авторських прав в нашій країні. І без відповідного термінологічного апарату в законодавстві може стати ще складніше захищати авторські права, тому моя позиція, я і на підкомітеті висловлювала, все ж таки направити цей законопроект на доопрацювання. Тому що у нас контрафактної продукції в країні загалом більше половини ринку і проблема піратства стоїть дуже гострою

Якщо нам міністерство, я би просила, щоб надало інформацію і щодо судових справ, щодо захисту авторського права і як вони розглядаються. І концепцію захисту авторського права і протидії піратству, і тоді ми в комплексі будемо розглядати це питання.

Дуже дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Колеги, пане Дмитро, будь ласка.

РОМАНОВИЧ Д.О. Пані Людмила, у мене просто короткий коментар, є достатньо об'ємний Закон "Про авторські суміжні права", там передбачено весь термінологічний і апарат, який можна використовувати. В тому числі і по питаннях ..... тобто виконання інспекторів і таке інше.

Тобто ми цим законом, ми не позбавляємо себе можливості контролювати використання ліцензійного контенту.

Дякую.

БУЙМІСТЕР Л.А. Давайте дивитись на реальне життя, в реальному житті все відбувається трошки інакше.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Пропозиція підкомітету профільного, пані Лічман? На доопрацювання.

Я вам скажу відверто, я не бачу критичних зауважень, настільки прям критичних, які б не могли дати можливість проголосувати цей закон в першому читанні. Тим паче, що я хочу звернути увагу колег, що проект був погоджений без зауважень Міністром, Мінфіном та Мінкультом.

Але, при всій повазі пан Романович. чи можемо ми собі дозволити випустити в перше читання на голосування Ради проект закону, в якому написано, що він набирає чинності 1 січня? При всій повазі, ви розумієте? Давайте чесно. Депутати проголосують саме за таку редакцію законопроекту.

Тому, колеги, я ставлю на голосування пропозицію підкомітету, це єдине, що я на вашому місці виправив би, для того, щоб він пройшов перше читання, там немає більше нічого такого, що не дозволило би.

Да, будь ласка.

\_\_\_\_\_ . А чи можна... Ну, насправді, цей законопроект готувався чи ще в вересні приблизно. І чи може комітет зараз своїм рішенням змінити цю дату. І ми погоджуємося з тим, що, звісно, вона вже застаріла, і згідно Бюджетного кодексу це має бути 1 січня 2021 року. Якщо комітет... Я недостатньо в курсі Регламенту як, що має комітет права, що ні. Якщо має право, то було би дуже слушно зараз змінити цю дату і просто проголосувати, підтримати до першого читання, і далі вже доопрацювати.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Зважаючи на вашу пропозицію гіпотетично комітет може прийняти рішення... Ні, не під стенограму, на жаль, а повернути на повторне перше читання, я правильно говорю. І в комітеті це виправити. Тому я пропонував би, якщо Ганна Василівна не заперечує як голова підкомітету, да. Давайте тоді так і зробимо. Я думаю, що це буде оперативніше ніж ми повернемо його до вас і потім там ще будемо варитись.

Тому, колеги, ставлю на голосування пропозицію повернути на повторне перше читання проект закону...

\_\_\_\_\_. Спочатку має бути рішення підкомітету, потім наше. Спочатку одне не голосуємо, а друге голосуємо. Правильно? Чи ми це не зважаємо рішення. Ми його спочатку маємо проголосувати, рішення підкомітету, ми його не підтримуємо, і тоді...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дивіться, є дві пропозиції. Є пропозиція повернути на доопрацювання суб'єкту законодавчої ініціативи.

Да, пані Лічман, будь ласка.

ЛІЧМАН Г.В. На мою думку, підкомітет погодиться на ваше формулювання.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Добре. Дякую.

Тоді, колеги, ставлю на голосування пропозицію повернути на повторне перше читання проект Закону 2565 про внесення змін до деяких законодавчих актів України для того, щоб ми, власне, комітетом могли його привести у відповідність до вимог законодавства. Прошу голосувати.

Хто – за? Проти? Утримався? Одноголосно. Дуже дякую. Дякую.

Переходимо до пункту 3 порядку денного. Проект Закону 1182-1-д про внутрішній водний транспорт. Я нагадую, що ми не є профільним комітетом, але, мені здається, що важливо в цьому питанні нам дати свою рекомендацію, висловити свою думку.

Голова підкомітету профільного пан Шевченко, будь ласка.

ШЕВЧЕНКО Є.В. Я так розумію, пан міністр прийшов по цьому питанню? Я до Владислава Криклія.

Владиславе, ви по цьому питанню прийшли до нас?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Євгеній Володимирович, дозвольте, я вас переб'ю. Хочу звернути увагу на те, що до нас долучився пан Криклій. Я дякую, що ви, незважаючи на те, що ми не розглядаємо четверте питання, знайшли час і можливість бути присутнім на комітеті.

Дякую.

ШЕВЧЕНКО Є.В. Шановні народні депутати, шановні гості, шановні українці! Дуже важливий законопроект для України, законопроект про внутрішні водні шляхи. В мене після вивчення цього законопроекту було неоднозначне внутрішнє відчуття, що наші останні можливості по внутрішньому перевезенню товарів, хтось просто хоче знищувати.

Проектом, під виглядом лібералізації, надаються конкурентні переваги іноземним суднам, через можливість вільного заходу на внутрішні водні шляхи України. Вільно виконувати перевезення на внутрішніх водних шляхах, що, до речі, в ЄС та США заборонено. Ці компанії будуть звільнятися від сплати податків, а саме від акцизного податку і ПДВ на пальне. У нас є попередні розрахунки, держбюджет по акцизу втратить 1,1 мільярд гривень. Від Єдиного соціального внеску державний бюджет втратить 226 мільйонів гривень. Від необхідності витратити обігові кошти на заробітну плату екіпажу, що виплачується в конвертах, теж буде десь 600 мільйонів гривень втрати

Взагалі якщо ми дозволимо такі переваги конкурентні іноземним суднам, то держбюджет втратить десь біля 2 мільярдів гривень. А останні судна, які ходять у нас під українським прапором, просто будуть вимушені реєструватись в офшорах або в інших країнах. І вже є такий приклад, як Дунайське пароплавство, яке є державною структурою, на сто відсотків було перереєстровано в Словаччині для того, щоби заходити до річок Європейського Союзу. Тому я пропоную цей законопроект не підтримувати, направити його на доопрацювання. Я розумію, що ми не основний комітет і навряд чи до нас хтось буде, ну, з нами дослухається. Але ми повинні стати

на захист свого національного перевізника, тому що ця лібералізація прийде до того, що у нас взагалі не буде внутрішнього перевізника, а будуть тільки іноземні ....., бюджет втратить. Тому, враховуючи це, я пропоную цей законопроект направити на доопрацювання.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, пане Євгене.

Да, Сергій Олексійович, будь ласка.

ТАРУТА С.О. Дійсно, я тут підтримую свого колегу Євгенія, головні ризики, які є, це те, що ми даємо перевагу, на жаль, іноземним компаніям, і ми не створюємо можливість розвитку українських компаній. Якщо дивитися на ситуацію відносно морських компаній, практично не залишилося ні однієї компанії, яка б могла, крім Донецького пароходства, і то вони перереєстрували, які б мали дійсно українську юрисдикцію. Я пам'ятаю у моєму рідному Маріуполі було Азовське пароходство, було велике у нас, в Одесі воно зникло і зараз, коли ми це робимо, це призведе до того, що ті, хто мають сьогодні юридичний статус український, вони перереєструються, їм нічого не буде заважати. І тому, якщо наша ціль все ж таки піднімати кількість об'ємів по річному транспорту, то я думаю, що треба діяти зовсім по-іншому, розробити стратегію, стратегію відносно розвитку річкового транспорту і ми про це казали, і казали вже в комітеті, правка цього тоді з'ясувати, як ми стимулюємо вже ж таки будівництво наших кораблів і це невеликі кораблі, і я думаю, що наші можливості якраз можуть, це абсолютно зробити. Далі ми дивимося, які є ризики, тому що тут дуже багато в цьому законі, який там, з одної сторони, дозволяє зараз все ж таки підвищити об'єм перевозок. А з іншої сторони, ми бачимо, що абсолютно нерівні можливості з українськими перевізниками і відносно того, що вони заходять, не всі платять тут податки. Тому що в українських перевізників у нас 9 податків, а в Україні це податки, які сплачуються суб'єктом. А для іноземців буде тільки три податки. Це вже дає неконкурентну рівну можливість. З іншої сторони, є



великий ризик, що зараз зайдуть російські кораблі. Практично хто є на ринку? Є тільки росіяни і є турки. Ми дивилися відносно турків. У них немає великого флоту. Це в основному будуть російські власники, російські кораблі. І тому ми зараз зробимо все для того, щоб все ж таки для них зробити преференцію. Ну, а тут багато є проблем по шлюзам, по вимогам там до екіпажу, вимогам відносно того, що зараз дається можливість якраз цим проектом закону копати пісок всім, хто забажає. А регулювати це питання на сьогоднішній день дуже складно, і ніхто його не буде.

І тому, з однієї сторони, є намір все ж таки збільшити перевезення через річки, але ми цим проектом закону повністю можемо похоронити наші компанії. Їх і так залишилося недуже багато. Практично, не знаю, скільки там. Я думаю, що міністерство це скаже. І тому наше завдання все ж таки допомагати українським перевізникам, а не давати преференції, а тут реально преференції іноземним, і відносно бункеруванням. Вони можуть бункеруватися за 12 мільярами. Наші, для того, щоб це зробити, це буде ще розходи, які будуть іти на підвищення собівартості. І тому тут багато заперечень. І я думаю, що головне, що треба було зробити, все ж таки міністерству і авторам цього проекту Закону попрацювати із зацікавленими сторонами, попрацювати з тими, які сьогодні працюють, і від них отримати якраз зворотний зв'язок, зрозуміти, що гарного пропонується, а де є ризики, і після цього тільки виносити. Тому що це приведе дійсно до великих проблем.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, Сергій Олексійович.

Олександр Сергійович, будь ласка.

КОЛТУНОВИЧ О.С. Насправді голова підкомітету пан Шевченко озвучив цифри, які, безумовно, наш комітет не може, на які не може не зважати. Але я хотів би, щоб також, у нас ж же буде там протокол чи висновок комітету, щоб туди включили відповідність тим директивам і

взагалі вимогам європейського законодавства, які є там. Якщо не помиляюсь, шість є директив відповідних, що стосуються водного транспорту. На сайті Мін'юсту є ці позиції, перелік. А також там до двадцяти йде відповідних технічних регламентів ЄС, які регулюють питання водного транспорту, і в тому числі внутрішнього водного транспорту.

Я хотів би звернути увагу на те, що якраз от у нас було би непогано, щоб ми звернули на це увагу від комітету, що у нас Угода про асоціацію, а ми власне і наполягаємо на тому, щоб вона імплементувалась у вітчизняну практику, щоб ці норми були збережені, тому що це дуже комплексний документ і насправді його було дещо складно читати. Тому що він – це не наша специфіка і відповідно тут є деякі моменти. Тому я думаю, що це було б також правильним уточнити.

А з іншого боку, я, в принципі, думаю, що якщо дадуть нам відповідне економічне обґрунтування, то ми зможемо його уже розглядати в зовсім іншій площині.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Степан Іванович, будь ласка.

КУБІВ С.І. Шановний пане голову, шановні колеги! Не буду повторювати, тому що підкомітет проаналізував і є економічний вплив на зменшення надходжень в бюджет. За 2 місяці ми бачимо, що декілька десятків мільярдів недоотримано дохідної частини в бюджеті і виникають великі проблеми виконання взагалі бюджету щодо I кварталу і в річному об'ємі. Так що я підтримую тут голову підкомітету.

Друге важливе питання – це питання, про що говорив Олександр Колтунович, це питання про директиви ЄС. Хочу протокольно сказати, що проект закону за своєю метою не суперечить міжнародним правовим зобов'язанням України, але три директиви не враховують повне положення,

про що було сказано. Це Директива 87/540/ЄЕС, Директива 2005/44/ЄС, і Директива 2016/1629. Це половина, фактично, не враховані позиції про несумісні.

І третій важливий блок. В проекті йдеться про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. А ця комісія ще не створена.

Тобто ми, даючи документ, який, перше, порушує Бюджетний кодекс; друге, ми даємо систему органу влади, яка Національна комісія не врахована і функціонал не врахований. І третій важливий блок, який є на сьогодні, це порушення європейських інтеграційних принципів, які наша держава, відповідно, підписала.

Тобто пропоную дійсно врахувати це.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Колеги, в залі присутній автор цього законопроекту. Я думаю, що абсолютно справедливо треба надати йому слово. Народний депутат, наш колега Артем Володимирович Ковальов. Будь ласка.

КОВАЛЬОВ А.В. Доброго дня, колеги. Я хочу трошки розповісти про цей законопроект і потім відповім на запитання колег про економіку даного законопроекту.

Цей законопроект був підписаний 45 народними депутатами, представниками майже всіх фракцій. Цей законопроект є пріоритетний в транспортній галузі. Він визначений як невідкладний Президентом України. При підготовці даного законопроекту ми провели десь 16 зустрічей. Ми зустрічались з експертами, ми зустрічались з вантажоперевізниками, ми зустрічались з європейськими партнерами.

І що я хочу сказати, цей законопроект вже розробляється майже 10 років. В цьому тексті ми взяли найкраще з трьох версій, які були фінальні по цьому законопроекту. Ми зробили доопрацьований законопроект. Ми

отримали позитивні висновки або висновки з незначними зауваженнями. Цей законопроект дає можливість стимулювати розвиток внутрішнього водного транспорту. Я можу, ну, можу розказати в чому.

Цей проект визначає джерела фінансування витрат на утримання та ремонт, та реконструкцію судноплавних гідротехнічних споруд. Цей законопроект передбачає звільнення суден від сплати за шлюзування. Ми убрали річковий збір, який був запропонований в попередній редакції і таким шляхом зменшили навантаження на вантажоперевізників. Ми звільнили від сплати в морських портах деяких зборів для суден з невеликою осадкою. Це все ми зробили для стимулювання ринку вантажоперевезень.

Якщо говорити про переваги Закону внутрішнього водного транспорту, для держави: це економія на ремонті доріг за рахунок переорієнтації вантажів, це надходження до бюджету всіх рівнів від суднобудування; для бізнесу: це дохід від розвитку суміжних галузей, це іноземні інвестиції, це економія на логістиці.

І хочу від себе зауважити, що про неконкурентні... Я вибачаюсь. Про неконкурентні умови, про які сказали колеги, ну, це трошки суперечить дійсності, тому що акциз будуть сплачувати всі і іноземці, і судна під нашим прапором. Це маніпуляція, що іноземці зможуть виходити в 12-мильну зону і там бункеруватись, а наші не зможуть. Це не питання цього законопроекту, це питання таможні. Ну, давайте не підмінити факти. Ми в цьому законопроекті робимо 3 відсотки за розмитнення від іноземних, від суден під іноземним прапором, таким чином ми врегульовуємо різницю в оподаткуванні.

Тому, перше, цим законопроектом ми робимо можливість розвитку внутрішніх водних шляхів шляхом того, що ми передбачаємо чіткі джерела фінансування розвитку річної інфраструктури. Це перше. Друге. Ми даємо пільги вантажоперевізникам для того, щоб розвивати наші внутрішні водні шляхи.

Ми провели зустрічі з бізнесом, вимоги основних противників цього закону було чотири, я вам зараз їх зачитаю. Це не створювати підприємство з утримання внутрішніх водних шляхів, ми цього не робимо, не запроваджувати річковий збір, ми цього не робимо, підтримка флоту, що працює під державним прапором, ми це робимо, і імплементація Директив Європейського Союзу. Є Фонд розвитку річки Дніпро, який фінансується Європейським Союзом, ми повністю пройшли ..... цього фонду, ми пройшли Комітет з євроінтеграції, який також підтримали ці директиви в цьому законопроекті. Тому говорити, що він чомусь не відповідає, з точки зору Європейського Союзу, це також дещо не так. Якщо є якісь конкретні побажання, що нам треба включити або помінати в цьому законопроекті, ми відкриті, між першим і другим читанням ми готові прислухатися до ринку, ще раз зробити зустріч. Тому що і Міністерство інфраструктури, і Європейська бізнес-асоціація, і майже всі вантажоперевізники, окрім деяких проти цього законопроекту. Тому у мене пропозиція, якщо є конструктивні зауваження, ми готові розглянути, сказати, що законопроект не відповідає і зовсім потребує доопрацювання, ну це, на мій погляд, не зовсім так.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, Артур Володимирович.

Колеги, я хотів би запропонувати надати слово пану міністру інфраструктури, Владислав Артурович, будь ласка.

КРИКЛІЙ В.А. Доброго дня, головуючий, ви бачите, ми з народним депутатом з профільного комітету з паном Ковальовим на одному місці, але це говорить про те, що у нас повне єдинство і взаємодія в частині цього законопроекту.

Ну, дійсно, хотілося б рухатися, я думаю, як нам всім від початку, коли говорили про вікно можливості, значно швидше і, на жаль, незрозуміло коли ми хочемо це вікно можливостей закривати, особливо коли мова йде про ті законопроекти, які відпрацьовані з представниками європейської комісії,

європейської ради, про це говорили в Брюсселі, і про це нам неодноразово акцентували увагу про те, що дуже чекаємо темп імплементації євродиректив, темп імплементації законодавства, яке ми давно проговорювали, і яке ми в нашій дорожній карті розписували. І внутрішні водні шляхи є одним з тих пріоритетних законопроектів. І це правда.

Крім цього варто зауважити відносно цих директив, от виписали тут колеги, що 87540 професійна компетентність перевізника якраз відображено в статтях 54, 55 даного законопроекті про визнання відповідних документів, це повна відповідність євродирективі, і Директива 2005....44 "Річкова інформаційна система", відображення у статті 63 на рівні законодавчого акту і в подальшому буде імплементуватися на підзаконному рівні. Це так і планувалося.

Одноставну підтримку ми отримали від Єврокомісії, тому що пан Ганс, пан ....., якщо я не помиляюся з прізвищем, який від Єврокомісії, працював спільно з нами, спільно з комітетом над цим законопроектом і, знаєте, там постійно тримаю кулаки. Прикро, що він сюди не прийшов, не завітав, бо основна... основний меседж був завжди, що дивно, що Україна, яка є не тільки морською, а й річковою державою, дуже давно не розвиває цей потенціал. Фактично потенціал перевезення річних використовувало обмежене коло компаній, і буду відвертим, вони не завжди були зацікавлені, щоб річка розвивалася, тому що ну конкуренцію не всі сприймають, іноді конкуренцію захищають, тому що це твоє поле, де ти можеш одноосібно гратися і встановлювати правила. В даному випадку ми передбачили максимально ліберальні правила, але в той же час... в той же час, щоб наші компанії теж мали преференції. І це стосується якраз тимчасового розмитнення суден, які ввозяться. Ну і, дійсно, як зауважив пан Ковальов, коли ми говоримо про бункерування, про можливість там отримати паливо дешевше за 12-мильною зоною. На жаль, цим користуються і під українським прапором, і під закордонним прапором. І тут зовсім інше питання, тут питання чіткої і скоординованої співпраці прикордонників і митників. І про

це багато говорили. От навіть згадати останній інцидент судна "Делфі", вони, власне, таким і займалися. Вони стояли завжди в 12-мильній зоні і займалися тим, що нелегально підзаправляли судна, які в тому числі і під українським прапором туди заходили і виходили. Але це не стосується, це не норма цього законодавства. Цей закон, він взагалі не про це.

В той же час на сьогоднішній день, станом на 2019 рік на завершення, всього 12 мільйонів тонн було використано транзитного потенціалу річки Дніпро. В той час, коли ще за радянських часів це було 35-40 мільйонів тонн. Потенціал великий. Щоб цей потенціал реалізовувати, звісно, ми, по-перше, маємо дати законодавче підґрунтя. А, по-друге, це стабільне фінансування. І щоб, власне, це були всі безпекові заходи вони виконувалися. Це стосується в першу чергу ремонту і модернізації шлюзів, і обслуговування каналів. Саме тому і передбачається в законі ритмічне фінансування, яке буде захищеною статтею для того, щоб можна було стабільно, а не рік на рік, як у нас іноді буває по деяким напрямкам, шукати потім з загального бюджету фінансування, і один рік пощастило, а потім два роки не пощастило, зрозуміло, що так ми не зможемо залучити сюди інвестиції, коли не будемо мати ритмічного фінансування.

Дуже така красномовна статистика стосовно того, скільки може один буксир, мінімально, в середньому один буксир перевозити по річці дві баржі. Це аналог 250 фур. Це півмільйона тонн. Для розуміння, один мільйон тонн, які перевозяться річкою і з дороги ми переносимо на річку, він протягом 3 років економить до мільярда гривень. Дуже великі цифри. І це якраз про те, що в межах нашого великого будівництва, в межах того, що ми розвиваємо всі транспортні артерії і шляхи, ми не можемо просто дозволити собі ситуацію, щоб не розвивати річне сполучення.

Це також, нагадаю, і в пріоритетних планах Президента. Це одне з пріоритетних завдань, яке стоїть, власне, прийняття Закону про внутрішні водні шляхи. Ще в вересні місяці була домовленість з білорусами, вони зі свого боку готові теж там інвестувати і закуповувати флоти. Це окремо, про

що ми зможемо говорити з комітетом з вашим, якщо давати пільги, щоб суднобудівництво розвивалося тут, тому що в Білорусії точно буде на це потреба. Так само, як і у нас на сьогоднішній день є потреба, але не було замовлення.

Ну, і амбітний проект – це в межах маршруту Є-40, це можливість з'єднати. Це, звісно, що там не такий швидкий, але над цим треба працювати. Балтійське і Чорне море. Тоді взагалі ми станемо унікальним гравцем з унікально географічною ситуацією. Тому просили би ваш Комітет економічної політики теж підтримати. Якщо є конкретні там зауваження по директивам, готові це все технічно вже там відповісти, показати, продемонструвати, власне, чому саме така логіка і він максимально ліберальний і підтриманий більшістю гравців на ринку річних перевезень.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Владислав Артурович і пан ....., можна одне уточнююче питання? Найбільш критичним аспектом вашого законопроекту називають ставлення в нерівні умови вітчизняних перевізників. Прокоментуйте, будь ласка, стосовно цього.

КРИКЛІЙ В.А. Я не згоден з тим, що тут нерівні умови, тому що, власне, судно, яке завозиться іноземне, воно тимчасово розмитнюється, і на це є відповідний відсоток – 3 відсотки на розмитнення. Тому все рівно іноземний прапор він сплачує. Якщо говорять, от часто люблять говорити про те, що, можливо, робити бункеровку у 12-мильній зоні, але я постійно повторюю, що це питання ми маємо вирішувати в інший спосіб. Це не про цей законопроект.

Так само цей законопроект, на жаль, не вирішує питання стимулювання суднобудівництва. Ми маємо точно вирішувати це питання, але це не в цьому законі, це про різні речі. Це про те, як ми можемо згідно європейських норм,



стандартів, директив унормувати, щоб річка, нарешті, почала ходити, і щоб вона давала можливість використовувати себе як транспортну артерію. Жодних якихось дискримінацій по відношенню до наших виробників ми не створюємо, і навпаки ми їх будемо підтримувати. І ще раз повторюся, окремо будемо звертатися, і сподіваюся, що спільно з Міністерством економіки, щоб ми знайшли можливості підтримки і фінансування промислового суднобудівництва в Україні. В першу чергу для буксирів і суден типу ріка-море, тому тоді з річки, можна буде, умовно, до тієї ж Туреччини ходити.

Стосовно, Сергій Олексійович, ваше зауваження по російським суднам. Ну, ви знаєте, у нас є вже чудовий досвід, як ми заборонили вагони російського виробництва використовувати на теренах України, те ж саме, нам нічого не вартує зробити таку ж заборону і по суднах використовувати у нас на ринку України. Тому, власне, це...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Дуже швиденьке уточнення і питання у членів комітету потім. Дякую.

Дякую, Владиславе Артуровичу.

КОВАЛЬОВ А.В. Колеги, я хочу додати, що в цьому законопроекті ми не дозволяємо заходити на внутрішні водні шляхи суднам під російським прапором. Це чітко прописано, я не розумію, чому таке питання виникло.

І друге важливе зауваження, що в цьому законопроекті ми зробили ряд запобіжників для того, щоб не було умовних "євроблях" на наших річках. Ми чітко зазначили норми для технічного стану суден, які повинні заходити на внутрішні водні шляхи і можуть заходити. Тому, в принципі, "євроблях" також не буде.

Тому прошу підтримати цей законопроект. Якщо є які зауваження, наголошую, що ми готові між першим і другим читанням врахувати всі, навіть якщо колеги вбачають якісь нерівні положення між українським перевізником і іноземним.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Пан Шевченко, будь ласка.

ШЕВЧЕНКО Є.В. У мене питання і до вас, і до "Нібулону". А що у нас є якийсь дефіцит суден? У нас є товар, який лежить і жде черги, поки до нього прийде судно? Це до вас питання теж потім.

І я, колега, зауважу, що таке конкретні переваги, а що таке рівні умови. Я вам пропоную цей законопроект доробити, домовитись з Європейським Союзом, щоб наші судна однаково, як ми їх судна запускаємо, так вони в Дунай пускали. Щоб Росія так само під нашим прапором без нічого пускала в Дон, бо нам важливий цей Волго-Донський канал. Як ви домовитесь з ними, підпишемо міжнародну угоду, оце будуть рівні умови. А все інше – це профанація. І ми в бізнесі по 20 років, ми знаємо на практиці, як це працює. Тому в теорії воно одне, а на практиці буде інше. І не треба нам казати, що це неправда, що зауваження наші невірні і так далі. Ми тут всі дорослі люди. І ми розуміємо, що ви хочете інвестиції отримати таким чином. А ми не бачимо ефекту від цих інвестицій. Де вони будуть? Канали і річки в Європі, вони до такої міри вже цими суднами забруднені екологічно, ви хочете помийну яму зробити з Дніпра? Я не бачу нагоди пускати судна, тому що і так справляється з перевезенням. Для чого це робити? Ми вбиваємо національного товаровиробника. Ми вбиваємо бюджет. Для чого? Для того, щоб пустити російські судна, які будуть під сербським прапором заходити? Вони не будуть під російським, вони під сербським зайдуть. Невже ви цього не розумієте?

Я прошу головуючого надати слово "Нібулону".

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Давайте зараз ще Сергій Олексійович. Пан Мовчан, ви хотіли слово? Кисилевський і потім "Нібулон", і Колтунович.

ТАРУТА С.О. Коли я кажу про рівні умови, це означає, що українські компанії, вони зареєстровані тут. І тут робочі місця в Україні, з яких платяться податки. А ми знаємо, як зроблено, коли це іноземні прапори, там нічого не платиться з точки зору податків на зарплату, і в Україну нічого не йде. Тому це не підраховано, і тут є уже абсолютно нерівність умов.

Відносно того яка ціль. Те, що ви сказали, а я бачу, що відносно тих переваг, вони є, дійсно. Ми не кажемо, що він зовсім поганий. Але головне, він не стимулює розвиток українського судновласника. І він не призведе до того, якщо ви кажете, зараз це почнуть в два чи в три рази підвищуватися. Тому я вам приклад з точки зору того, що я мав відношення і до морських, і до річкових компаній, які працювали, в тому числі і на річці Дніпро раніше.

Хочу сказати, практика така. Ви кажете, що тут не буде контрабанди. Заходить судно під іноземним, розтамовується, і за цей час, поки у нього тимчасова розтамовка, він може зробити три-чотири всередині України вже перевозки, і у нас ніякого коносаменту всередині країни немає.

Ви прислухайтеся, я вам кажу з точки зору практики, а не з точки зору теорії. В теорії це все гарно, а на практиці не працює. І коли іноземне судно заходить, то воно вже заходить з бункеровкою, і вже заходить і має набагато нижчу вартість палива. Ви не посміхайтесь, це реалії. А для того, щоб українцю піти туди забункеруватися, це треба ще топливо використати і у нього нема ..... приходити і бункеруватися за 12 миль. І тому в реалії це зовсім не так.

Відносно шлюзів. Правильно, це приведе. Багато є тих новацій, які гарні. Але головний ризик, що Україна втратить можливість розвитку, українським всім компаніям буде набагато простіше, коли ми цей закон приймемо, взяти і змінити юрисдикцію. Це для них буде абсолютно незатратно, і ми згубимо робочі місця. А Прем'єр і політична сила "Слуга народу" казали, щоб створювати робочі місця. Ми приведемо до зникнення цих робочих місць, які є сьогодні на річці.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Пан Мовчан, будь ласка.

МОВЧАН О.В. Я дуже коротко хотів сказати. Я представляю округ, який якраз знаходиться на Дніпрі і, якщо чесно, наше внутрішнє судноплавство з 1991 року дуже сильно занепало. Я нещодавно був на Кременчуцькому річковому порту, вони вже почали різати порталні крани, а все, на що спроможне, їх суднопарк, так би мовити, це намівання піску, перевезення щебеню. При цьому є потужні підприємства, я дуже дякую, кілька терміналів на території Кременчука, Горішних Плавнів і Глобинського району надають робочі місця, і там, наприклад, від "Нібулону" і інших компаній, які самі розвивають з трудом своїми потужностями і інвестиціями судноплавство, будують річки, будують судна. І реально ми говоримо про захист там наших суден, наших судновласників, але всередині Дніпра. Можливо, в Маріуполі, можливо, в Миколаєві їх більше, але там, де вище по Дніпру, у нас нічого вже не залишилося, у нас була прекрасна компанія "Укррічфлот", яка, не знаю, наскільки вона зараз ефективна, але знаю точно, що у них були проблеми. Тому давайте, я би підтримав цей законопроект, якщо він дійсно дасть розвиток, поштовх річковому транспорту.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Було питання у пана Колтуновича. Будь ласка. І у пана Кисилевського.

КОЛТУНОВИЧ О.С. Ну, у мене, по-перше, репліка. Дуже важливий момент прозвучав щодо модернізації гідротехнічних споруд, вкрай важлива тема, але от більш глибоко просто вивчали це питання в інших країнах і, зокрема, там в Великій Британії, і в країнах Європейського Союзу. І вам, це

моя пропозиція чи як рекомендація з урахуванням того, що вже відпрацювали той матеріал, все-таки звернути увагу на фінансові стимули. Чи там в комітеті у нас, з фінансів, податкової і митної політики переговорити для того, щоб внести потім окремим законом відповідні зміни до Податкового кодексу України для того, щоби все-таки стимулювати якраз от впровадження тих процесів, про які ви говорите, тоді буде реальна модернізація. Тільки таким чином. Є система фондів і так далі.

А от я звертаю увагу вам, колега Шевченко, ми просто реагуємо на позицію підкомітету, і ми на основі позиції підкомітету приймаємо рішення. Підкомітет назвав цифри. Я вам можу передати, вони у нас роздані є. А ви сказали, що ви зараз відреагуєте з цифрами і назвали тільки 45 депутатів авторів проектів закону. Назвіть, будь ласка, по втратах по бюджету і по іншим показникам, щоб ми уже з вами говорили тоді однією мовою, що у нас не буде. І тоді, дійсно, можна буде говорити про підтримку даного проекту закону.

Дякую. Може я просто не почув.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Да, будь ласка. Пан Ковальов.

КОВАЛЬОВ А.В. Дякую.

Дивіться, відповідаючи на питання, чи є у нас дефіцит суден. Так, він є. Бо на сьогоднішній час існує дві компанії, які здійснюють основні перевезення по річці. Одна із компаній, яка присутня тут, вона возить, ну, майже тільки своє. Тому немає, не створено умов для ринку перевезень, і це ключове. Ми зустрічались з суднобудівниками, не з асоціацією, а ми викликали кожного, і з ними спілкувались. Для того, щоб збільшити в п'ятирічній перспективі, як казав пан міністр, вантажні перевезення до 40 мільйонів тон на рік, нам потрібно в рік будувати 30 суден. Ті підприємства, які є зараз, вони не зможуть фізично цього зробити і це нам підтвердили на зустрічі з суднобудівниками. Тому, в принципі, для того, щоб розвивати

ринок перевезень по Дніпру, бо, як зауважив знову ж таки пан міністр, це найдешевший і найекологічніший вид транспорту в усьому світі. Ми і дозволяємо іноземний прапор для стимуляції ринку.

Тепер по втратах. Ми не бачимо в прийнятті цього законопроекту втрат держбюджету. Тому що, як я вже казав...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Да-да, будь ласка, Артем Володимирович.

КОВАЛЬОВ А.В. Да. Тому що, як я вже казав, в нас є такі позитивні моменти від прийняття цього законопроекту. Я зараз вам скажу.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Добре. Давайте, поки ви шукаєте, я пану Кисилевському дам слово. Після цього "Нібулон".

КИСИЛЕВСЬКИЙ Д.Д. Колеги, у мене питання, пов'язане до того, що згадував міністр, але коротко, питання українського суднобудування. Зрозуміло, що цей закон, він не має якогось безпосереднього регулювання суднобудівної галузі, але певний вплив на неї матиме.

Я хочу запитати, чи досліджувалася позиція виробників суден, які працюють в Україні? І є в них позиція, яка вона з цього приводу? І які, якщо вони зараз відомі, будуть здійснюватися кроки для того, щоб українське суднобудування як галузь промисловості теж отримала якийсь позитивний ефект від регулювання річкового транспорту?

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

І пан Давиденко.

ДАВИДЕНКО В.М. Тут ми обговорювали питання як би одного перевізника, який перевозить все своє. То як для мене, то це очевидно, як і в

аналогії з залізничними вагонами. Вагонів багато. Питання сьогодні поворотності цих вагонів, воно, ну, взагалі там один на місяць, раніше було там 10, 7 коефіцієнт. Тобто, якщо ми набудуємо суден, то вони просто будуть стояти під причальними стінками, да? Хто буде будувати порти і інфраструктуру річну? Такі питання. Ну, тобто в законі цього немає. За рахунок надання пільг ми все рівно на це не скеруємо інвестицій.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, пан Давиденко.

Тоді, якщо можна слово "Нібулону", і ви тоді завершите, і будемо переходити до голосування. Дякую.

\_\_\_\_\_ . Чи є вантаж, який готовий сьогодні перейти на річку з залізниці? Його, насправді, нема, тому що річковий вид транспорту, він дорожче залізниці. Як правильно вже тут відмітили ваші колеги, є занадто багато вагонів, які сьогодні... російські в тому числі, ....., не дивлячись на те, що є санкції, і вони просто стоять в чергах, як елеватори, заморожені елеватори на колесах.

Наступне питання щодо вантажу. Це періодично можливість, озвучена міністром, від 10 до 40 мільйонів. Кабміном в програмі чітко зафіксовано 20 мільйонів як цілі на 2025 рік. На сьогоднішній день спостерігається за 2018-2019 рік плюс 19 відсотків збільшення вантажопотоку на річки. Але це не завдяки політиці, а всупереч політиці міністерства. Чому ми так стверджуємо? Тому що 15 жовтня минулого року був закритий канівський шлюз, і до сьогоднішнього дня ніхто навіть не спустився в камеру шлюзу для того, щоб почати ремонтні роботи. Дніпродзержинський шлюз був закритий на грудень місяць фактично повністю на ремонт. Запорізький шлюз в січні місяці, 8 січня закрили, а почали ремонтні роботи в кінці січня-місяці.

Щодо недостатності фінансування. Держбюджетом передбачена програма 3101210, яка за 4 роки в чотири рази збільшилася: з 40 мільйонів до 60 мільйонів гривень щорічно. Освоєння даної державної програми, воно

коливається до 35 відсотків. Ще є окрема державна програма 3101230 щодо підтримки транспортної стратегії. Освоєння даної державної програми за підтримки шлюзів не досягає 5 відсотків за ці всі роки.

Дійсно, ми підтримуємо розвиток і ми неодноразово казали модель, яка нами підтримується. Це адміністрація морських портів, яка має абсолютно достатнє фінансування, яка має абсолютно дієвий днопоглиблювальний фонд. Це єдина компанія, державна компанія, державне підприємство, яке почало днопоглиблення за останні роки. Ви вже чули, що воно фактично завершує кілька етапів на Дніпрі та розпочинає, планує, в планах розпочати днопоглиблення на Прип'яті. Але по Прип'яті є також дуже багато питань. Це чорнобильська зона, ви знаєте, що там радіоактивні піски. Саме тому ми не підтримуємо дану законодавчу ініціативу, яка передбачає, що будь-який суб'єкт господарювання без контролю може здійснювати днопоглиблення в будь-яких об'ємах, при цьому об'єм піску не буде фіксуватись.

Щодо конкретних статей. Це стаття 15 даного законопроекту пункт 79 статті 1 пункт 28 "Перехідних положень" про зміну Закону України про ..... і ..... пункт 22.

Щодо бункерування економічних переваг і вклад бюджету. Дійсно, озвучені вами цифри, це іде мова про втрату бюджету близько 2 мільярдів гривень. Економічна перевага, це близько 4 доларів акциз і ПДВ. Щодо акцизу. Це пункт 24 частини першої статті 1, який передбачає що можна заходити за 12-мильною без здійснення вантажних операцій, однак це не забороняє здійснювати бункерування. І розділ IV додатку ..... до міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур абсолютно дозволяє іноземному прапору під іноземну юрисдикцію поповнювати судові припаси, і дані судові припаси не підлягають за міжнародним законодавством оподаткуванню. Це якраз конкурентна перевага. А втрати бюджету – це зарплата, ЄСВ, ПДФО, це значно більше.

До інвестиційної привабливості це ще також реєстри. Реєстри об'єктів інфраструктури. Створюється додатковий реєстр. В ДАБІ і в Мінекономіки



ми, коли будуємо об'єкт, ми повідомляємо, ці параметри вводимо в експлуатацію. Тепер Мінінфраструктури хоче ще один реєстр, і штрафні санкції, якщо ти не попав і зайшло до тебе судно, це 50 тисяч гривень. Це стаття 74, 75. Створюються додаткові реєстри ..... посвідчень виданих судових рішень, виданих судових свідоцтв та судових журналів і так далі. Тоді як однією рукою Кабмін створює систему "Дія", в автоматичному режимі підтягує всі електронні документи, а з другого боку, законопроектом про внутрішній водний транспорт нас як суб'єкта господарювання заставляють за кожну бумажку підійти і попроситись включити в даний реєстр і штрафні санкції до 17 тисяч.

Щодо Директиви 540., навіть починаючи з поняття "перевізник". Перевізник за директивою це той, хто здійснює перевезення за плату. Таке визначення прямо в директиві. Аналогічно з пасажиром. Пасажир – це той, хто взяв білет, оцей пасажир. А даним законопроектом, якщо ви маєте судно і ви свого колегу запросили на судно провезтись, ви фактично вже являєтесь перевізником, ліцензований вид діяльності.

По 54,55 статті...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Пане Михайло, я вас прошу вже підводити ризику.

Про що?

..... . Питання дефіциту...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Давайте по дефіциту і закінчуємо.

..... . Цей пункт на сьогоднішній день відсутній. Ми готові навіть як компанія суднобудівна, ми вже неодноразово повідомляли комітет, до 10 суден класу "ріка-море" ми фактично готові будувати. Це тільки один суднобудівний завод. Раніше було, дійсно, 31 суднобудівний завод, на сьогоднішній день значно менше суднобудівних заводів. Але в нас працює

тільки одна п'ята всіх суднобудівельників України поточно, одна п'ята. Тобто ми готові 10 суден будувати. Ви приблизно можете ..... ефект розрахувати. При цьому, якщо появиться попит, то в нас, наприклад, 3 тисячі осіб стоїть в очередей на суднобудівний завод. Якщо появиться попит на це суднобудування, абсолютно ця галузь може відродитися і принести...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

\_\_\_\_\_. Дефіцит перевезень, це ви про суднобудування. А є таке, що ви не в змозі перевезти, є дефіцит. Тобто є якийсь суб'єкт, який не може перевезти свій груз?

\_\_\_\_\_. Всі, хто до нас звертались чи до інших перевізників, перевізників на сьогоднішній день близько 60, перелік ми теж називали, вони всі перевозять. Тільки за виключенням, коли шлюзи закриті, у нас сьогодні гарна погода, а шлюзи закриті, навігація відкриється тільки всередині березня, це перші шлюзи відкриються.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую. Дякую, колеги.

Давайте дамо фінальне слово пану Ковальову, бо до нього ставилися запитання. Артем Володимирович, я приношу вибачення, що вам в свій день народження з самого ранку доводиться приймати участь в таких баталіях. І це точно не найкращий початок дня народження. Але я вас вітаю від імені комітету. *(Оплески)* Будь ласка.

КОВАЛЬОВ А.В. Я хочу почати з тим, що річка в нас зараз неконкурентна, як сказав колега, порівнюючи з дорогами та з ЖД.

Ми зараз в комітеті розглядаємо законопроект, який відрегулює взаємовідносини по залізній дорозі. Він направлений на те, щоб зменшити

дефіцит і вагонів, і тяги, а також дозволити розвивати залізну дорогу і збільшити вантажоперевезення по залізній дорозі.

Що по дорогам. По дорогам зараз запроваджується вагові комплекси, які не дозволять їздити по нашим дорогам фурам, які їздять зараз з перегрузом. Да, зараз по дорогам перевозити вантажі вигідно, але це тільки тому що фури їдуть з перевантаженням суттєвим і таким чином руйнують наші дороги. Якщо ми відрегулюємо дороги, якщо ми відрегулюємо тарифи на залізній дорозі, у нас вантажопотік перейде на річку. Це зрозуміло і це не дискутується. Колега сказав, що зараз у нас шлюзи в плачевному стані, і вони закриті на ремонт. Цим законопроектом ми якраз і стимулюємо капітальні вкладення і на ремонт шлюзів, і на днопоглиблення. Тому що ті ж баржі колег з "Нібулону", вони йдуть зараз неповністю навантажені. Тому що днопоглиблення, яке не робилося майже там 2-3 останніх роки...

\_\_\_\_\_ . Не відповідає дійсності. Ми повністю...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Колеги, давайте... У вас була можливість висловитись, ну, я вас дуже прошу.

Да, будь ласка.

КОВАЛЬОВ А.В. Про колег по їх репліці, що треба все передати АМПУ. Ми цим законопроектом якраз і дозволяємо міністерству визначити центральний орган виконавчої влади, який буде займатися річкою. Це ми в законопроекті не можемо визначити конкретно. Ми дозволяємо це зробити міністерству.

Друге. По днопоглибленню ефективному, про яке ви сказали від АМПУ. Ми чітко розуміємо, що в минулому році їм було перераховано порядку 150 мільйонів гривень. Вони зробили ремонт днопоглиблювального свого флоту, і зараз у них вартість одного кубометру розчистки коштує в 3 рази дорожче, ніж ринок. Ну, так це ефективно.

І наостанок. Хочу сказати, що за підрахунками при позитивному сценарії розвитку вантажоперевезення... Що я маю під "позитивним розвитком"? Це плюс 30 нових суден кожен рік, позитивний економічний ефект для держави становитиме 11-19 мільярдів гривень. Тому це я кажу при обсязі вантажоперевезень в 32 мільйони на наступні 5 років.

Тому прошу підтримати даний законопроект. Знову ж таки повторюся, ми готові конкретні зауваження вислухати і врахувати їх між першим і другим читанням. Але навіть ті зауваження, які сьогодні ви сказали, ну, ми можемо їх включити і розглянути. Це не є проблема, для цього не треба законопроект відправляти повністю на доопрацювання. Тому що, якщо треба для іноземного прапора зробити якісь запобіжники, ну, ми це готові проговорити. І знову ж таки ми готові зробити розширений круглий стіл і з міністерством, і з представниками галузі, і з представниками суднобудівних компаній для того, щоб стимулювати цей ринок.

І наостанок хочу зазначити, що наступним кроком ми хочемо зробити повноцінний законопроект по суднобудуванню, яке дозволить якраз українським компаніям бути конкурентоспроможними з іноземними, тому що... для прикладу, якщо у нас судно йде на ремонт, воно платить, наприклад, каналний збір. Йому краще піти відремонтуватися в Турції, де вони це не сплачують, ніж там заплатити...

Тому пропоную все ж таки підтримати і дякую за увагу.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, Артеме Володимировичу.

Репліка була пана Кисилевського по закону і закінчуємо. Добре, колеги?

КИСИЛЕВСЬКИЙ Д.Д. Да. У мене є прохання і пропозиція від нашого комітету, коли мова ітиме про законопроект по суднобудуванню, ми як комітет зацікавлені і брати безпосередньо в ньому участь, брати участь в роботі із суднобудівниками і бути співавторами такого законопроекту.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Колеги... Да, пан Шевченко, будь ласка.

ШЕВЧЕНКО Є.В. Я взагалі просто вже не вірю оцім ..... щось зробимо. От практика показує, що коли ми здаємось, якісь інтереси національні, от ми зняли... Я вам приклад наведу. Пам'ятаєте зняття заборони на приватизацію стратегічних підприємств. Три місяці дали ми Кабміну, що список ми... Де цей список? Ми його затвердили у Раді?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ні, він у нас в комітеті. Ми його направили... Пане Шевченко, ми направили до всіх комітетів прохання надати перелік підприємств.

ШЕВЧЕНКО Є.В. Це приклад. І так далі буде інше. Тому, коли хтось говорить потім щось зробимо в іншій галузі, тут ми вас утопимо, тут ми вас зробимо неконкурентоздатними, а потім десь там ми вам дамо, то я в це не вірю. А чому не можна це робити разом, паралельно щоб це було? Чому неможливо? Чому ми не можемо розробити такі умови, щоб наші національні перевізники були в рівних умовах з цими іноземними? Ну, чому не можна це робити зараз?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Давайте остання репліка пана Артема, і закінчуємо, будь ласка, бо часу просто нема.

КОВАЛЬОВ А.В. Пан Шевченко, я про це і кажу, що ми готові до конструктивного діалогу. А казати, що іноземці в більш конкурентних умовах ніж українські без конкретики, це схоже на популізм.

ШЕВЧЕНКО Є.В. Питання процесу, питання процесу. Не потім, а давайте зараз, отак паралельно. А не прийміть, а потім між першим і другим ми знову щось придумаємо.

КОВАЛЬОВ А.В. Дивіться. Можна я закінчу.

ШЕВЧЕНКО Є.В. От я не вірю. Тому що бюджетний процес ми бачили, як проходив, що нам обіцяли. Потім все рівно нас обманюють, депутатів. Ми не отримаємо від цього нічого. Це така замануха. Я ..... реаую. Хтось каже, між першим і другим читанням внесемо правки, я в це вже не вірю. Практика показує...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Колеги! Євгеній Володимирович, дякую.

КОВАЛЬОВ А.В. Можна я закінчу?

ТАРУТА С.О. ... ви абсолютно тут сказали незважено. Я вам сказав, дев'ять податків і три податки. Скажіть, будь ласка, податок, який платить сьогодні працівник української компанії, він куди платить? В український бюджет. А де буде платити той, який перевозив ..... Це дуже просто. Так зробили всі ..... перевели всіх у другу юрисдикцію. І те саме, коли ми відкриваємо, тут треба зрозуміти, що .... І тоді податки будуть платити. Скільки у нас робочих місць, ви посчитали в цій галузі? Посчитайте, будь ласка. І скільки ми не отримаємо ..... буквально через місяць, коли ми приймемо. А коли, ви кажете,..... побудуємо, це можливо, але можливо теоретично. Тому ми кажемо те, що ми сьогодні втратимо і не треба казати, що ..... , це реалії. *(Не чути)*

КОВАЛЬОВ А.В. Я вибачаюсь, я останню репліку.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Колеги! Пане Артем! Да, слухайте, Артем Володимирович, я вас дуже.

КОВАЛЬОВ А.В. Я просто не закінчив.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я вас дуже прошу. Дивіться, часу і так ми на це присвятили дуже багато, враховуючи, що це навіть не наш профільний комітет. Але я вдячний за ту глибинну роботу, яку пан Шевченко провів зі своїм підкомітетом, і вдячний пану міністру і вам особисто за те, що ви теж знайшли час і можливість тут бути присутніми, відстоювати свої позиції.

Колеги, справді є нарікання на цей законопроект. З того, що ніхто не озвучував, це, наприклад, статті 130, 225 до КУпАПу, в які вносяться зміни, які будуть неактуальні, якщо проект Закону 2617-8 набере чинність. Це достатньо критично.

Але, з іншої сторони, я не можу не погодитись, що в цьому законопроекті дуже багато позитивних аспектів. Давайте згадаємо і стратегію розвитку внутрішнього водного транспорту, справляння зборів та регулювання тарифної політики на внутрішніх шляхах, ліцензування всіх перевезень і впровадження інформаційної системи автоматизованого обліку перевезень. Це ті новели, з якими важко не погодитись, що вони абсолютно позитивні для нашого водного транспорту, абсолютно. Я вам скажу відверто, я не ставлю під сумнів експертизу і професійність пана Крикля. Мені здається, що це один з найбільш фахових міністрів в цьому уряді. Але так само я не ставлю під сумнів і експертизу, і досвід пана і Шевченка, і пана Тарути. І погоджуюсь, що тут практичне розуміння того, як це працює, воно теж має надзвичайне значення. Втім, нагадаю, що цей законопроект не урядовий. Це наш колега пан Ковальов, який теж має фаховий досвід ще з Німеччини, я так розумію, в цьому всьому, тому моя пропозиція дуже проста. Я би, насправді, враховуючи ті зауваження критичні, які були надані, все-таки погодився би рекомендувати комітету рекомендувати його

прийняти за основу в першому читанні. З окремими думками стосовно кожних питань.

Ми почули від пана Ковальова, що він чує найголовнішу проблему – це неконкурентні умови, в яких знаходяться українські компанії. Давайте ми напрацюємо правки від комітету або від підкомітету і будемо дивитися і конструктивно спілкуватися в цьому ключі, якщо ви не заперечуєте. Я би запропонував саме таку позицію.

\_\_\_\_\_. Можна дві пропозиції...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Да. Давайте.

\_\_\_\_\_. Перша підкомітету Шевченка. А друга. Або підтримуємо позицію пана Шевченка підкомітету, або вашу щодо першого читання...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Не питання.

ТАРУТА С.О. В чому є проблема, що, можливо, не всі, сама філософія цього закону не дозволить дати суттєві правки. Тому що там є багато новацій, і це є велика проблема. Зараз ми точно не можемо сказати з точки зору юридичної, зможемо чи не зможемо.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Добре. Я тоді ставлю...

*(Загальна дискусія)*

Євгеній Володимирович, да, я просто звернув увагу, що це уже "д". Ну, це, наскільки я розумію, він і так уже доопрацьований. Питання в тому, давайте зізнаємося відверто, колеги, ніхто з нас не брав участь в доопрацюванні цього законопроекту. Ну, це теж... Да, це теж справедливо. А вони витратили на це час і зусилля так само.



Да, Степан Іванович.

КУБІВ С.І. Шановні колеги, слухна інформація, що цей законопроект ..... в порядку денному. Якщо цей законопроект є в порядку денному, то тільки зал може його відхилити. Тому що він є вже у порядку денному. Тут треба... от тут має бути баланс юридичного прийняття рішення.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Тому я ставлю на голосування дві пропозиції. Перша пропозиція пана Шевченка: повернути на доопрацювання суб'єкту законодавчої ініціативи. Правильно, Євгеній Володимирович?

ШЕВЧЕНКО Є.В. Я ..... Степану Івановичу, що, в принципі, тільки зал і повертає. Ми ж тут не можемо звідси повернути. Ми можемо це питання потім в залі розглядати і все.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ні, колеги, ми рекомендуємо профільному комітету, ми навіть не залу рекомендуємо. Ми надаємо свою рекомендацію профільному комітету.

Тому я правильно розумію, ваша пропозиція, Євгеній Володимирович, це рекомендувати профільному комітету рекомендувати повернути цей закон на доопрацювання суб'єкту законодавчої ініціативи. Правильно?

Ставлю на голосування, колеги. Прошу підтримати, хто за таку пропозицію. Є? Да, зафіксували? Проти? Утримались? Є.

Ставлю на голосування пропозицію рекомендувати профільному комітету прийняти законопроект 1182-1-д за основу в першому читанні з особливими думками, окремими думками, членів комітету стосовно доопрацювання цього законопроекту. Прошу проголосувати.

Хто – за? Проти? Утримались? 4. Дякую.

Шановний секретаріат. За основу з окремими думками членів комітету стосовно доопрацювання цього законопроекту.

Дякую, шановні колеги. У нас...

КОЛТУНОВИЧ О.С. З процедури.

ГОЛОВУЮЧИЙ. З процедури, Олександр Сергійович, будь ласка.

КОЛТУНОВИЧ О.С. Пропозиція. Зважаючи на те, що об 11 у нас Погоджувальна рада починається, і голова комітету буде зараз представляти наш комітет, у нас не вирішені глобальні питання. У лютому знову невиконання бюджету у нас 6,3 відсотка. Падіння в січні промислового виробництва на 5 відсотків і зростання заборгованості по ЖКГ 67 мільярдів. Негативна тенденція продовжується. Ми знаємо, що буде позачергове засідання у середу. Просимо у середу в обід заслухати нових кандидатів, які йдуть на посади Прем'єр-міністра, віце-прем'єра, міністрів чи членів Кабінету Міністрів, і, безумовно, тим, які уже виходять, дати звіт, що зроблено. Тому що поки що ми маємо негативні наслідки. І я думаю, що вам було би правильно це озвучити, тому що ситуація економічна погіршується, на жаль. Попри нашу плідну роботу чи, точніше, вашу.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую. Абсолютно справедливо. Враховано.

Колеги, я, якщо ви не проти, передав би функції головування Сергію Олексійовичу Таруті з приводу наступних питань. А саме стосовно доповіді голови Фонду державного майна України пана Сенниченка і виїзних засідань. А я тоді вас залишу, на Погоджувальну раду. Добре?

Сергій Олексійович, будь ласка.

Веде засідання перший заступник голови Комітету ТАРУТА С.О.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Давайте тоді продовжимо. Так, представник у нас Фонду держмайна є? Будь ласка, тоді.

*(Загальна дискусія)*

Його не розглядати, поки остаточно не буде зрозуміло відносно складу уряду. І, можливо, новий склад уряду це вже зовсім по-іншому буде формулювати. Відносно цих об'єктів. Не відносно концесії, а відносно цих об'єктів.

Прошу тоді представника Фонду держмайна дати інформацію. Це тільки інформація, наскільки я розумію.

СЛЕЙКО Т.Я. Доброго дня, шановні народні депутати! Доброго дня, шановний головуючий! Тарас Слейко заступник Голови...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Нічого не чути. Так, регламент у нас 5 хвилин. Вам достатньо буде цього?

СЛЕЙКО Т.Я. Я думаю, так, абсолютно. Заступник Голови Фонду державного майна Тарас Слейко.

Щодо малої приватизації. Звіт з початку нового року якраз. З початку нового року рухається досить активно процес малої приватизації, а саме якраз в кінці минулого року - початку цього року ми досить активно проводили приймання підприємств для приватизації і було прийнято 530 підприємств, нам було передано міністерствами. Ну, для порівняння за попередніх 10 років було передано 97 підприємств на приватизацію. За останніх там два місяці 19-го року і перший місяць 20-го року передано 530. І зараз ще ми проводимо активну роботу над погодженням і передачею ще близько ще 200 підприємств малої приватизації якраз до приватизації.

Сам процес... Так само готуємо зараз, досить активно працюємо над зміною самого процесу приватизації, тому що, відверто кажучи, існуючі підходи, вони не давали можливість проводити абсолютно прозору,

абсолютно конкурентну приватизацію з точки зору якраз розкриття інформації про об'єкти, що було найбільшою її проблемою.

Тому зараз нами було запущено новий сайт [privatization.gov.ua](http://privatization.gov.ua), де вперше вивішено абсолютно весь перелік всіх об'єктів приватизації, по яких прийнято рішення про приватизацію, з короткими описами і з їх розташуванням. Тепер може, в принципі, будь-хто бажаючий може побачити всі об'єкти. Так само цього тижня вони будуть ранжовані, по термінах виставлені на приватизацію до кінця року. Вже внутрішнє рішення є.

А паралельно запущено пілотний проект, як я вже казав, щодо розкриття інформації. А саме тепер приватизація проходить за наступними підходами.

Перше. Це є оприлюднено весь список об'єктів.

Друге. По цих об'єктах ми поступово їх виводимо на приватизацію. Тобто для того, щоб зібрати інформацію, беремо в опрацювання. Відповідно при опрацюванні об'єкту для приватизації ми робимо тізер по всіх об'єктах, які виходять на приватизацію, зараз це пілотний проект у нас запущений. Після тізеру ми робимо віртуальні кімнати даних, а саме скануємо повністю всю інформацію первинної, яка є по даних об'єктах. Це паспорти об'єктів, це вся інформації про землю, це вся інформацію про господарську діяльність, по реєстрах судових справ. Ну, от зараз для прикладу, ми виставляємо, завтра будуть торги по "Київпассервісу", по даному підприємству зіскановано більше 1,5 тисячі сторінок первинної документації, яка доступна для всіх інвесторів для вивчення з οποї точки, в принципі, світу і України.

Паралельно ми проводимо, збільшуємо досить сильно ваші зусилля по маркетингу даних об'єктів і стандартизуємо функції відвідування даних об'єктів. Щоби все-таки зробити стандартний підхід, тому що для нас є досить важливо зробити приватизацію, як і поставлено в плані, мінімум 300 об'єктів за цей рік.

Таким чином відбудовуючи паралельно процес, ми не забуваємо про поточну діяльність, яку повинен проводити фонд. І зрештою по простих

об'єктах, не підприємствах, відверто скажу, зараз ми досить активізувалися щодо виставлення на продаж, тому що там описи набагато простіші. Там в основному техпаспорт і документ про землю – основні документи, з якими вартує ознайомлюватись по цих об'єктах. Таким чином з 1 січня по 28 лютого нами було виставлено на аукціони 163 об'єкта малої приватизації, в тому числі і окремого майна. По 49 об'єктах відбулися успішні аукціони.

Щодо надходження коштів. На перший квартал у нас заплановано 300 мільйонів гривень надходження до бюджету по плану. На даний момент виконано вже 142,5 мільйона надходження. І, в принципі, ми бачимо по тих об'єктах, які зараз виходять, по яких відбулися вже аукціони. А це відбувся в четвер аукціон у нас по гаражі в Києві, спецгараж, який купили за 30 з копійками мільйонів гривень, у нас. Завтра відбувається аукціон по "Київпассервісу". Ми бачимо, що перший квартал ми 300 мільйонів виконуємо по малій приватизації.

Але, що я хочу зауважити, чому перший квартал ми брали свідомо, відносно невеликі надходження, порівнюючи до плану. Тому що в нас є питання розбудови внутрішньої інституції, розбудови підходів до приватизації, які дадуть можливість, дійсно, провести її абсолютно прозоро з максимальною конкуренцією і з можливістю ознайомлення всіх потенційних інвесторів з суб'єктами приватизації. Таким чином ми протягом першого кварталу розбудовуємо весь інструментарій всередині, і вже з другого кварталу у нас по плану в середньому в місяць буде виходити близько 30 підприємств на приватизацію в рамках вже нових підходів з розкриттям повністю всієї інформації.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. А можна виключити мікрофон. Дякую.

А скажіть, будь ласка, скільки всього у вас об'єктів малої і середньої приватизації для того, щоб розуміти, наскільки ці там 163 підприємства, наскільки вони відповідають сьогодні вимогам часу?

СЛЕЙКО Т.Я. Дивіться, у нас сумарно по реєстру зараз 962 об'єкти малої приватизації числиться.

ГОЛОВУЮЧИЙ. 562. Я думаю, що це набагато менше.

Дивіться, я от і для членів комітету хочу сказати, вчора вітав з днем народження якраз одного із великих гравців, який займається в тому числі і на ринку переробки хлібобулочному і багато-багато. І він казав, що зараз він звертався відносно того, що дуже багато об'єктів, які відносяться до Мінагро, які знаходяться сьогодні в абсолютно заброшеному стані, нема там даже охорони, це розкрадається. І коли звертаються і кажуть: давайте, ми готові взяти в управління, дайте нам. А вони кажуть: ні, ми зараз займаємося великою приватизацією, нам у Фонді нема до цього часу, у нас нема документів, у нас нема нічого і нехай воно там, це такий інсайд, нехай воно там як буде, так і буде, а ми до цього зараз не можемо дійти.

І це реалії, які є. Він готовий був би декілька підприємств взяти в оренду або, якщо би сформулювали бистро, але для цього нема документації у вас, якісь треба термінові дії зробити по тим об'єктам, які уже не мають охорони. Це сьогодні якраз об'єкти для того, щоб їх на металолом вирізати, і це велика загроза.

КУБІВ С.І. Шановний пане головуючий, шановні колеги! Дивіться, теза перша, що вчора на шосту годину вечора на шосту годину вечора жодного матеріалу з Фонду не поступало. Я хочу звернути увагу і допомогти нашому секретаріату, що відношення до нашого комітету зі сторони вас є негативне, неможливо це питання сьогодні розглядати.

Друге. Жоден член комітету і депутат не має абсолютно навіть таблички статистичної, яку ви повинні були нам представити.

Третє. Ви не зробили подвиг по малій приватизації ProZorro, бо декілька мільярдів було продано в минулі часи.

Четверте. 500 підприємств, про які ви хвалитеся, там 90 відсотків пустишки, де нема що продавати і тисячу 500 затратні матеріали, про які ви говорите.

І останнє, панове. Якщо вони не представили матеріалів, для чого ми сьогодні свій час дорогоцінний? Що ми сьогодні приймемо? Ви не роздали навіть ні звіту, ну, треба культуру навчитися і поважати інших людей. І це не є оправдання. Колеги, є регламент роботи комітету.

\_\_\_\_\_ . *(Не чути)*

КУБІВ С.І. Ні, ну, що ми приймемо? Ну, от що ми приймемо?

ГОЛОВУЮЧИЙ. На жаль, нам приймати нічого. Тому що, щоб, я абсолютно згодний з Степаном Івановичем, у нас нема ніякої інформації для того, щоб ми оцінили, наскільки ефективно. Це ми зараз із вашого доповіді. Уявіть собі, 5 хвилин, наскільки у нас достатньо знань для того, щоб ми це могли об'єктивно для себе вирішити. Нема цих знань. І тому...

КУБІВ С.І. Шановні колеги, наприклад, є великі зауваження до багатьох об'єктів... *(Не чути)*

Непрофесійність, невміння підготувати регламент. І ви не можете сьогодні членам комітету представити інформацію. Прошу передати пану голові фонду, що не треба так жартувати з нашим комітетом. Я би попросив голову підкомітету, що сьогодні питання не підготовлені, жодного матеріалу ми не маємо, рішення комітету немає, підкомітету. Так не можна далі рухатись. Я жодного станом на вчора, на 18 годину, жодного документу немає. В 5 хвилини людина доповідає там про якісь там 49 чи там 142 мільйони гривень. Хто, що, скільки, конкурс, проблема. Ми ж встановлюємо, наш комітет формує політику, принципи формування. За тим стоїть велика робота.

Я звертаю увагу фонду, що незадовільно сьогодні підготовлені матеріали. І в іншому на майбутнє, якщо матеріали не підготовлені, я прошу секретаріат не виносити на порядок денний. Або на початку давати питання непідготовлені і знімати. І заздалегідь.

\_\_\_\_\_. У мене питання таке. А чому голова Держфонду не прийшов на комітет?

СЛЕЙКО Т.Я. Хтось нажав кнопку.

Голова фонду зараз перебуває у відпустці два дні. Тобто він буде в середу. Що стосується, я вибачаюсь, що стосується підготовки матеріалів, я би тоді попросив, дійсно, перенести, тому що ми 27 числа, це в п'ятницю, отримали це запрошення. Що для мене так само було досить несподіванкою.

\_\_\_\_\_. У мене зауваження таке. Ви заступник?

СЛЕЙКО Т.Я. Так.

\_\_\_\_\_. Не треба продаж підприємств, з неї робити героїзацію. Це не героїзм. І коли ви приносите і кажете, ми план 300 мільйонів, а виконали вже 150, і це так добре. Приватизація на меті має на увазі не просто продати, а отримати економічний ефект. Тому, якщо ви будете щось писати, я вам просто рекомендую, пишіть, що країна, бюджет та люди від цього отримують. А просто продали, ми герої – це вже смішно. Просто кажу. От я не розумію цієї логіки, я не розумію цієї політики. В чому героїзм? Ви побудуйте. Продати – це легко. Ви побудуйте щось.

ГОЛОВУЮЧИЙ. О'кей. Це ...



ПДЛАСА Р.А. При всій повазі. Ми створили державну інституцію – Фонд державного майна з функцією приватизації об'єктів та...

\_\_\_\_\_. *(Не чути)*

ПДЛАСА Р.А. Прекрасно. Дуже вам дякую за коментар конструктивний. Але будувати підприємства не функція Фонду держмайна.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Є пропозиція. Для того, щоб дебати закінчити, тому що головна функція, безумовно, Фонду держмайна – приватизація. Але приватизація правильному власнику, завдання якого – зберегти, модернізувати і все ж таки збільшити робочі місця. Це головне завдання. Я пропоную перенести розгляд цього питання. Воно сьогодні сире. Коли ми отримаємо документи, з вами узгодимо, і тоді винесемо якраз це питання на наступний комітет.

Ви вільні.

У нас ще є "Різне". В "Різному" є питання відносно виїзних засідань. Два виїзні засідання, і я так розумію, що по одному вже є рішення. І тому давайте ми...

\_\_\_\_\_. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Давайте відносно 12-го і 13-го. Уже є порядок денний. Відпрацьована повністю вся наша програма по Дніпру і по Запоріжжю. По Запоріжжю залишилось тільки відпрацювати ще з "АвтоЗАЗ", де у нас буде засідання. Пропонується у нас проводити виїзне засідання протягом двох днів. Перший день – це Дніпро, космічна галузь. І другий день – Запоріжжя, автомобільна галузь. 12-го і 13-го.

\_\_\_\_\_. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Якщо можна, тоді Дмитро готував. Давай, розкажи, будь ласка.

КИСИЛЕВСЬКИЙ Д.Д. Колеги, як ми домовлялися, 12 і 13 березня їдемо ми на виїзне засідання комітету Дніпро і Запоріжжя. Значить, у нас в кожному місті є зустріч із промисловими підприємствами, які там знаходяться, є зустрічі з органами місцевої влади, місцевого самоврядування, які там знаходяться, і засідання комітету. Мої помічники мали кожному з вас розіслати проект програми, яку ми пропонуємо. Якщо хтось не отримав, то сьогодні дайте знати. Ще на минулому тижні, я думаю, що всі отримали.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Всі отримали.

КИСИЛЕВСЬКИЙ Д.Д. Здається мені, що всі отримали. Подивіться радівську пошту, мені сказали, що всі зараз... Вона абсолютно не секретна. Я ж навпаки зацікавлений, щоб всі приїхали туди.

Давайте коротко озвучу. 12-е, четвер. Ми починаємо о 9 годині 15 хвилин зустріч з дніпропетровським губернатором. Потім у нас засідання комітету з 10 до 12:30. На цьому засіданні ми розглядаємо проблематику космічної галузі. Ми заслуховуємо голову Космічного агентства і заступника міністра економіки, який відповідають за космос. І далі заслуховуємо підприємства космічної галузі державні. Це КБ "Південне", "Південмаш", ПХЗ, "Хартрон", "Комунар", всі великі підприємства державні, які задіяні в космічній промисловості. За результатами цього розгляду ми скоріш за все, якщо ми з вами вирішимо, ми приймемо рекомендаційне рішення. Проект цього рішення, я думаю, що ми підготуємо і обговоримо з вами на засіданні комітету, яке буде передувати цьому виїзному засіданню.

Так само, я запросив у організації влади велику кількість матеріалів по космічній проблематиці. Коли вони їх нам надішлють, я всім направляю, щоби ви могли ознайомитися і були готові до обговорення.

Там є деякі проблемні питання, які проблемні, які треба вирішувати. Наприклад, всі знають, ПХЗ – утилізація твердого палива або "Південмаш" – там страшна заборгованість по зарплаті чи супутник "Либідь". А є питання стратегічні, взагалі чи буде Україна мати ракети свої, супутники, чи не буде і як це буде працювати.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Хвилиночку. Сьогодні о 14:00 буде у мене Усов, це керівник Космічного агентства. Якщо хтось бажає прийняти участь, якраз будемо обговорювати, будь ласка, о другій годині.

КИСИЛЕВСЬКИЙ Д.Д. Дякую, Сергій Олексійович.

Це стосовно засідання комітету. Воно з 10 до 12:30.

Далі, після цього, ми відвідуємо підприємства. Ми їдемо в КБ "Південне", їдемо в "Південмаш". Потім ввечері, якщо у членів комітету буде бажання, я запланував зустріч з міським головою Дніпра. Це велике місто, там проблематика місцевого самоврядування, і промислове місто, там є проблематика економічна і промислова, можна буде обговорити. Після цього вечерея. Так, якщо вже під вечерею підвести ризик, то це до 21 години, тобто будемо працювати цілий день.

КУБІВ С.І. Це не вечерея, а інтеграційна зустріч.

КИСИЛЕВСЬКИЙ Д.Д. Щось таке. А зустріч з міським головою закінчується о 19:15. Тобто от така програма робоча, вона закінчується трошки пізніше 19-ї.

Дніпра, з Філатовим. А який міський голова у Дніпрі?

\_\_\_\_\_ . (Не чути)

КИСИЛЕВСЬКИЙ Д.Д. Це 12-е. Це про 12-е, це Дніпро. А 13-го їдемо в Запоріжжя, зараз я скажу про Запоріжжя.

Ночуємо в Дніпрі, тому що 13-го вранці у нас ще відвідування промислових підприємств в Дніпрі. У нас, окрім того, що сказав Сергій Олексійович, Дніпро – це космос і металургія. Так само в Запоріжжі є металургія. Тому ми в Дніпрі дивимося завод "Інтерпайп" новий електросталеплавильний. І потім переїжджаємо в Запоріжжя і там дивимося "Запоріжсталь". Бо металургія, ви знаєте, це 25 відсотків всього українського експорту. Тому не подивитись на металургію, будучи... Що? Ні, звичайно, нам... Це так, і якщо не помічати металургійну галузь, я думаю, що ми, мабуть, не на своєму місці будемо, якщо будемо її ігнорувати. Тобто ми дивимося...

*(Загальна дискусія)*

Колеги, обговоримо, дивимося "Запоріжсталь". Після цього їдемо на "АвтоЗАЗ", знайомимося з проблематикою автомобілебудівною і після того у нас дві зустрічі у Запоріжжі з місцевою владою: зустріч з міським головою Запоріжжя і потім зустріч з керівником Запорізької обласної адміністрації.

ПІДЛАСА Р.А. Я правильно розумію, що комітет в Дніпрі, у Запоріжжі засідання комітету не буде?

КИСИЛЕВСЬКИЙ Д.Д. Дивіться, Сергій Олексійович, я обговорював це з головою комітету, обговорював із секретаріатом, кажуть, що на приватному підприємстві ми не можемо проводити засідання через антикорупційні там і якісь інші речі. Тому те, що називають формальним засіданням, коли ми реєструємося...

ГОЛОВУЮЧИЙ. (Не чути)

КИСИЛЕВСЬКИЙ Д.Д. Да, попередньо я з ним узгодив. Тобто ми формально засідання проводимо в перший день. Тому, колеги, кому важливо, от саме формальна частина, це перший день. Друга частина, на кожному підприємстві ми будемо обговорювати проблематику, будемо там вести дискусії якісь. Але, як я розумію, позиція секретаріату, і голова комітету сказав, що це формальний характер носити не буде, тому що ми не можемо з цих...

ГОЛОВУЮЧИЙ. *(Не чути)*

\_\_\_\_\_. Не буде кворуму.

КИСИЛЕВСЬКИЙ Д.Д. Ось власне так, в Запоріжжі у нас зустріч остання закінчується о 19:45, і після цього їдемо вечеряти. Тому хто планує повний день бути у Запорожжі...

\_\_\_\_\_. *(Не чути)*

КИСИЛЕВСЬКИЙ Д.Д. Це ми запитаємо мажоритарника з міста Запоріжжя, куди він порадить нам, ось так.

Колеги, організаційні такі питання. Стосовно того, як їхати, чим їхати, летіти в Дніпро, назад. Мої помічники підготували там таку табличку, де є різні варіанти рейсів поїздом, літаком, там різні дати і кому що зручно, обирайте. Але знову ж таки позиція секретаріату в тому, що кожен це робить самостійно, на свій власний розсуд, тому що...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Але є пропозиція автобусом.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Да, є також пропозиція автобусом для тих, хто хоче їхати з Києва організовано, можна їхати звідси автобусом. Це теж обсяг.

МАРЧУК І.П. Діма, а переміщення між Дніпром та Запоріжжям організовано чи ні?

КИСИЛЕВСЬКИЙ Д.Д. Да, там, ні-ні, там всередині, коли ми вже туди доїхали, там уже буде все перевезення організовано. Тому що це промислові підприємства, вони не завжди знаходяться там, де легко знайти. І Дніпро, Запоріжжя поруч, це годину їхати, там все на місці, все організовано.

ПІДЛАСА Р.А. "Інтерсіті" десь о 17 годині. А повертається, а приїжджає о 24-й в Дніпро.

КИСИЛЕВСЬКИЙ Д.Д. Дивіться, стосовно космосу, всі учасники космічної галузі там будуть присутні, але це державна галузь, вона...

ЛІЧМАН Г.В.. Якщо дозволите, ми дискутували з Дмитром, що Дніпро і Запоріжжя – дуже великі міста. І були наші колеги, які пропонували нам теж звернути увагу, наприклад, на "Мотор Січ", інші підприємства. Але ж погодили те, що ми... Дмитро, Дмитро... да, що ми беремо галузі певні – космос та металургія – і спілкуємося саме по цих питаннях, які стосуються цих галузей. Бо, наприклад, є ще можливість трохи зачепити авіабудування, але ж Дмитро не погодився з такою ініціативою, сказав, що ми повинні сконцентруватися...

\_\_\_\_\_. *(Не чути)*

ЛІЧМАН Г.В. Да, сконцентруватися саме на цих галузях, тоді ми щось до чогось, да, доопрацюємо, да.

КИСИЛЕВСЬКИЙ Д.Д. Да, безумовно, колеги. Тут треба розуміти, що от Харків, Дніпро, Запоріжжя, Маріуполь, Львів – це міста, в які ми як комітет можемо їздити по десять разів, бо там настільки багато економіки в цих містах, що ми за раз все не...

Тому от ми великі міста промислові об'їдемо там перший раз, потім другий раз, потім третій раз. І так скільки в нас каденцій вистачить і скільки сил вистачить, грошей, і будемо відвідувати...

*(Загальна дискусія)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Є пропозиція проголосувати за виїзне засідання.

БУЙМІСТЕР Л.А. У нас логістика в і із Дніпра отримується? Чи ми їдемо в Дніпро, а на другий повертаємось в Запоріжжя? Як?

КИСИЛЕВСЬКИЙ Д.Д. Це насправді воно настільки близько, що це нема різниці. Якщо зручно, можна ввечері із Запоріжжя. Це їхати там годину між Дніпром і Запоріжжям. Там дуже нова хороша дорога, там їхати дуже близько. Тому можна... Євгеній Володимирович на третій космічній швидкості, да...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дивіться, для помічників або хто забажає, буде автобус, там до 14 місць, і тому він буде виїжджати увечері, щоб приїхати до ранку. Це нормальні умови. Так що хто бажає, секретаріат дасть інформацію, і можна буде користуватися цією можливістю.

Тому, колеги, є пропозиція проголосувати, щоб провести виїзне засідання 12-го, 13-го в Дніпрі і Запоріжжі. Прошу проголосувати і підтримати.

\_\_\_\_\_. А можна визначити, скільки буде людей, чи буде кворум?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ми обов'язково мусимо все ж таки мати кворум. Давайте поважати ці промислові...

*(Загальна дискусія)*

І ще була одна з пропозицій, яку ми хотіли сьогодні ставити, але, на жаль, порядок денний цього тижня змінився. Ми планували 4-го, в середу, провести виїзне засідання на "Антонова". На жаль, зараз ми бачимо, що змінився порядок денний. І є пропозиція перенести тоді виїзне засідання на "Антонова" на середу, через тиждень, це 18-го. Пленарний тиждень.

ШЕВЧЕНКО Є.В. У мене пропозиція по виїзному, по "Антонову". Провести разом з "Мотор Січ".

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ні, туди всіх запрошують, туди всіх запрошують. Всі представники цієї галузі запрошуються. Більше того, відпрацьовуються зараз повністю всі документи. Якщо хтось бажає долучитись до цього, є робоча група, куди входить "Антонова", куди входить УСПП, де входить багато підприємств, той же "Мотор Січ". Ми всім пропонували, давайте ми підготуємо, щоб це було фахово.

Є пропозиція 18-го після Ради провести виїзне засідання на "Антонова". Давайте...

\_\_\_\_\_. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. І в нас буде час до цього вже.

\_\_\_\_\_. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Давайте тоді підтримаємо цю ініціативу.

Хто – за? Добре. Дякую.



Давайте, які ще питання в "Різному" є у кого?

РУЩИШИН Я.І. Я все-таки в продовження того, що нам треба готувати гарно наші засідання. Я б хотів також, щоб ми не забували про епістолярну культуру. Нам секретаріат роздав текст. Роздавали ви? Я би вас просив: назва, дата, підпис від кого, щоб це було... Запроваджуємо. Значить, помічнику.

ШЕВЧЕНКО Є.В. Це взагалі готувалось для мене, це я вам дав...

РУЩИШИН Я.І. А, то можна без назви і без підпису.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Сьогодні... (*Шум у залі*) Сьогодні Степан Іванович... Да, ми можемо, якраз Степан Іванович казав відносно того, що у нас, на жаль, перед засіданням комітету немає достатньо інформації для того, щоб ми виважено приймали рішення. І тому тут, дійсно, треба нам працювати разом з секретаріатом, щоб все ж таки не піднімати ті питання, по яким немає чіткої інформації, і ми не можемо просто з голосу приймати рішення. Дякую.