



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

На виконання підпункту 5 пункту 4 протоколу засідання Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 № 52, відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» з метою удосконалення тарифної політики морських портів, що передбачено Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548, Міністерством інфраструктури України розроблено та надсилається на погодження проект наказу Мінінфраструктури «Про зниження ставок портових зборів» (далі – проект акта).

Просимо погодити проект акта у найкоротший термін.

Додатки (тільки адресату):

1. Копія проекту акта на 3 арк.
2. Копія пояснювальної записки до проекту акта на 4 арк.
3. Копія аналізу регуляторного впливу на 7 арк.
4. Копія порівняльної таблиці до проекту акта на 1 арк.
5. Копія оприлюдненого проекту акта на 1 арк.

Заступник Міністра
з питань європейської інтеграції

В. Довгань

Сичевська Т.Г. 351 41 21

328168



12:06

№5626/27/14-17 від 08.12.2017

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 13964/0/19-17 від 12.12.2017





МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

Про зниження ставок портових зборів

Відповідно до статей 21 та 22 Закону України «Про морські порти України»

НАКАЗУЮ:

1. Установити, що під час нарахування портових зборів відповідно до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462 (далі – Порядок), застосовуються ставки корабельного, причального, якірного, каналного, адміністративного та санітарного зборів з понижувальним коефіцієнтом 0,8, окрім:

суден і плавучих споруд, що заходять у морські порти України для виконання операцій навантаження та (або) розвантаження вантажів, які прямують транзитом між кінцевими пунктами відправлення та призначення, розташованими поза межами території України;

021841

суден і плавучих споруд, що заходять у морські порти України, розташовані в усті та на р. Дунай;

нафтоналивних суден у закордонному плаванні, які здійснюють перевезення (транспортування) транзитних нафтопродуктів за варіантом «море – берег – море» (завезення/вивезення вантажів виключно водним транспортом, вивантаження/навантаження з використанням причалів, розташованих у межах морських портів Чорноморськ, Миколаїв, Одеса, Южний) та для нафтоналивних суден у закордонному плаванні, які здійснюють перевезення (транспортування) транзитної нафти з використанням морського нафтового терміналу «Південний», розташованого у межах морського порту Южний;

пасажирських суден групи Б додатка 1 до Порядку.

2. Абзаци другий та третій пункту 4.1 розділу IV Порядку викласти в такій редакції:

«0,045 долара США за 1 куб. м об'єму судна - із суден у закордонному плаванні;

0,0045 долара США за 1 куб. м об'єму судна - із суден у каботажному плаванні.».

3. Департаменту реформування та функціонування морського та річкового транспорту забезпечити:

подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування та застосовується 01 січня 2018 року.

5. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

В. о. Міністра

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Юрій Лавренюк'. The signature is stylized with a large initial 'Ю' and a long horizontal stroke at the end.

Ю. Лавренюк

ПОЯСНОВАЛЬНА ЗАПИСКА
до проекту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про зниження ставок портових зборів»

1. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Наказ Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316 «Про портові збори», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462, яким затверджено Порядок справляння та розміри ставок портових зборів (далі – Порядок справляння), розроблено та введено в дію на виконання положень Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) та інших нормативних актів.

Відповідно до частини другої статті 7 Закону розроблено «Стратегію розвитку морських портів України на період до 2038 року», затверджену розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 року № 548 (далі – Стратегія). У Стратегії зазначено, що від ефективності функціонування морських портів залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Тому у Стратегії у якості однієї із основних умов розвитку портової галузі визначено реалізацію конкурентної тарифної політики.

Кінцевими споживачами та платниками вартості транспортування товару є підприємства, які беруть участь у суспільному виробництві, формуванні внутрішніх товарних ринків та забезпеченні зовнішньоекономічних відносин України шляхом експортування власної продукції або закупівлі на зовнішніх товарних ринках імпортного продукту.

Портові збори є складовою загального логістичного ланцюга, завдяки якому забезпечується присутність вітчизняних товаровиробників на міжнародному ринку.

У останні п'ять років у структурі вантажообігу морських портів від 80 до 90 відсотків складають експортні вантажі вітчизняного виробництва та імпортні вантажі, що здебільшого включають сировину для вітчизняного металургійного комплексу та енергоносії. Означені вантажопотоки за обсягами у значній мірі формуються за рахунок масових вантажів сировинної групи, які переробляються навалом або наливом та мають мінімальну додану вартість. Саме ці товарні групи найбільш вразливі при коливанні товарних ринків та є найбільш чутливими до змін вартості будь-якої ланки транспортного ланцюга.

Відповідно до частини першої статті 6 Господарського кодексу України, одним із загальних принципів господарювання в Україні є захист національного товаровиробника.

Як зазначено у рекомендаціях стосовно технічної допомоги у розробці Методики розрахунку ставок портових зборів в Україні, наданих Міністерству інфраструктури України листом Міжнародної фінансової корпорації від

16 березня 2017 року № 04/17, існує необхідність зниження ставок портових зборів. При встановленні ставок портових зборів економічні інтереси та забезпечення виконання зобов'язань з безпеки мореплавства у морських водах України повинні переважати.

Оптимізація загальної вартості проходження вантажів через морські порти України шляхом зменшення ставок портових зборів спрямована не тільки на підвищення конкурентоспроможності національного портового комплексу. Цей крок, насамперед, має стати одним із дієвих заходів для розвитку зовнішньоекономічного потенціалу вітчизняних виробничих підприємств, стимулювати активізацію їх діяльності на міжнародних товарних ринках завдяки здешевленню транспортування продукції через морські порти. Тому знижки пропонується не поширювати на судна, які транспортують вантажі, що прямують транзитом між пунктами поза межами території України.

При внесенні змін враховано особливості морських портів у різних регіонах України, структуру їх вантажопотоків та чинники, що впливають на суднообіг. Тому запропоновані зміни не поширюються на морські порти України, розташовані в усті та на р. Дунай.

Виконання міжнародних зобов'язань України з навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства у морських водах і територіальному морі України, здійснюється не лише в акваторіях морських портів. Виконання Україною цих зобов'язань фінансується за рахунок маякового збору, надходження від якого мають покривати витрати на здійснення заходів з безпеки, що відповідають міжнародному рівню.

2. Мета і шляхи її досягнення

Метою прийняття акта є забезпечення виконання Закону, функцій Міністерства інфраструктури України в частині оптимізації ставок портових зборів, що спрямовано на зростання конкурентоздатності вітчизняних морських портів та українських виробників на світовому ринку товарів та послуг.

3. Правові аспекти

У даній сфері правового регулювання діють такі нормативно-правові акти:

Кодекс торговельного мореплавства України;

Закон України «Про морські порти України»;

Закон України «Про ціни і ціноутворення»;

постанова Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)»;

наказ Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316 «Про портові збори», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462.

4. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація акта не потребує додаткових витрат із державного та/або місцевих бюджетів України.

5. Позиція заінтересованих органів

Акт потребує погодження з Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, Міністерством фінансів України та Державною регуляторною службою України.

6. Регіональний аспект

Акт не стосується питань розвитку адміністративно-територіальних одиниць.

6¹. Запобігання дискримінації

В акті відсутні положення, які містять ознаки дискримінації.

7. Запобігання корупції

Акт не встановлює правил і процедур, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень, та не потребує проведення громадської антикорупційної експертизи.

8. Громадське обговорення

Акт розміщено на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України (www.mtu.gov.ua) для проведення громадських обговорень.

8¹. Розгляд Науковим комітетом Національної ради України з питань розвитку науки і технологій

Акт не стосується сфери наукової та науково-технічної діяльності.

9. Позиція соціальних партнерів

Акт не стосується соціально-трудової сфери.

10. Оцінка регуляторного впливу

Акт є регуляторним. Проект акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України (www.mtu.gov.ua) у розділі «Регуляторна діяльність». Регуляторний акт відповідає принципам державної регуляторної політики.

10¹. Вплив реалізації акта на ринок праці

Реалізація акта не впливає на ринок праці.

11. Прогноз результатів

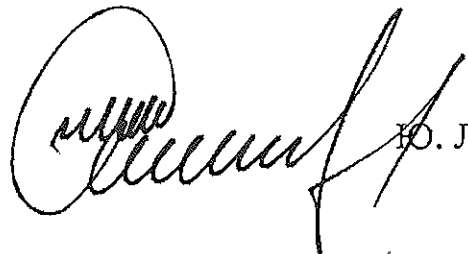
Прийняття акта забезпечить виконання Закону, функцій Міністерства інфраструктури України в частині оптимізації ставок портових зборів, створення економічних передумов для підвищення конкурентоспроможності підприємств галузі та розвитку перевезень через вітчизняні морські порти шляхом впровадження конкурентної тарифної політики морських портів, що передбачено Стратегією.

Як наслідок, очікується підвищення економічної ефективності вітчизняних товаровиробників, укріплення їх позицій на світовому ринку, розширення вантажної бази всієї національної транспортної системи за рахунок додаткових вантажопотоків, зростання рівня економічного ефекту від використання потенціалу транспортної системи, промислового та сільськогосподарського комплексів України.

Впровадження акта сприятиме зростанню конкурентоздатності українських морських портів на світовому ринку транспортних послуг, розвитку міжнародних транспортних коридорів, що в умовах жорсткої конкуренції призведе до закріплення України на міжнародному ринку, а також зростанню економіки країни в цілому.

Запропоновані зміни спрямовані на розвиток економічної активності вітчизняних виробників товарів, розширення та укріплення участі України у світовому розподілі праці завдяки, зокрема, оптимізації вартості проходження вантажопотоків через національну систему морських портів.

В. о. Міністра інфраструктури України



Ю. Лавренюк

« _____ » _____ 2017 р.

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про зниження ставок портових зборів»

I. Визначення проблеми

Наказ Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316 «Про портові збори», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462, яким затверджено Порядок справляння та розміри ставок портових зборів, розроблено та введено в дію на виконання положень Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) та інших нормативних актів.

Відповідно до частини другої статті 7 Закону, розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 року № 548, затверджено Стратегію розвитку морських портів України на період до 2038 року, (далі – Стратегія). У Стратегії зазначено, що від ефективності функціонування морських портів залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Тому у Стратегії у якості однієї із основних умов розвитку портової галузі визначено реалізацію конкурентної тарифної політики.

Кінцевими споживачами та платниками вартості транспортування товару є підприємства, які беруть участь у суспільному виробництві, формуванні внутрішніх товарних ринків та забезпеченні зовнішньоекономічних відносин України шляхом експортування власної продукції або закупівлі на зовнішніх товарних ринках імпортного продукту.

Портові збори є складовою загального логістичного ланцюга, завдяки якому забезпечується присутність вітчизняних товаровиробників на міжнародному ринку.

У останні п'ять років у структурі вантажообігу морських портів від 80% до 90% складають експортні вантажі вітчизняного виробництва та імпортні вантажі, що здебільшого включають сировину для вітчизняного металургійного комплексу та енергоносії. Означені вантажопотоки за обсягами у значній мірі формуються за рахунок масових вантажів сировинної групи, які переробляються навалом або наливом та мають мінімальну додану вартість. Саме ці товарні групи найбільш вразливі при коливанні товарних ринків та є найбільш чутливими до змін вартості будь-якої ланки транспортного ланцюга.

Відповідно до частини першої статті 6 Господарського кодексу України, одним із загальних принципів господарювання в Україні є захист національного товаровиробника.

Як зазначено у рекомендаціях стосовно технічної допомоги у розробці Методики розрахунку ставок портових зборів в Україні, наданих Міністерству інфраструктури України листом Міжнародної фінансової корпорації від 16 березня 2017 року № 04/17, існує необхідність зниження ставок портових зборів. При встановленні ставок портових зборів економічні інтереси України повинні переважати.

Тому оптимізація загальної вартості проходження вантажів через морські порти України шляхом зменшення ставок портових зборів спрямована не тільки на підвищення конкурентоспроможності національного портового комплексу. Цей крок, насамперед, має стати одним із дієвих заходів для розвитку зовнішньоекономічного потенціалу вітчизняних виробничих підприємств, стимулювати активізацію їх діяльності на міжнародних товарних ринках завдяки здешевленню транспортування продукції через морські порти.

Реалізація акта вплине на:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни		+
Держава	+	
Суб'єкти господарювання,	+	
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	+	

II. Цілі державного регулювання

Головною метою прийняття запропонованого регуляторного акта є оптимізація ставок портових зборів, що спрямовано на зростання конкурентоздатності вітчизняних морських портів та українських виробників на світовому ринку товарів та послуг.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Не забезпечить наявності додаткових стимулів збільшення кількості суднозаходів до українських морських портів, не сприятиме їх конкурентоздатності в Чорноморському басейні.
Альтернатива 2. Прийняття акта щодо зниження ставок портових зборів	Оптимізація ставок портових зборів, як елементу удосконалення державної тарифної політики, спрямованої на зростання конкурентоздатності вітчизняних морських портів та українських виробників на світовому ринку товарів та послуг.

Відповідно до частини другої статті 22 Закону розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлюються національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, відповідно до затвердженої нею методики (до створення комісії Мінінфраструктури). Порядок справляння обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. Інші способи оптимізації ставок портових зборів неможливі, оскільки вирішення порушеної проблеми лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	X	X
Альтернатива 2. Прийняття акта щодо зниження ставок портових зборів	Зростання надходжень від діяльності суб'єктів господарювання усіх форм власності, що працюють як на ринку транспортних послуг, так і у галузях товарного виробництва	X

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	X	X
Альтернатива 2. Прийняття акта щодо зниження ставок портових зборів	Розвиток зовнішньоекономічного потенціалу вітчизняних виробничих підприємств та стимулювання активізації їх діяльності на міжнародних товарних ринках завдяки здешевленню транспортування	X

	продукції через морські порти.	
--	--------------------------------	--

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д

Додаткові витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта (згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта), відсутні.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємства згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта	X
Альтернатива 2. Прийняття акта щодо зниження ставок портових зборів	X

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Міністерство інфраструктури України вважає, що на сьогоднішній день відсутній альтернативний спосіб досягнення поставленої мети, окрім прийняття акта щодо зниження ставок портових зборів.

Це дозволить:

- підвищити конкурентоздатність вітчизняних морських портів та українських виробників на світовому ринку товарів та послуг.

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	Цілі державного регулювання не будуть досягнені
Альтернатива 2. Прийняття акта щодо зниження ставок портових зборів	4	Цілі державного регулювання будуть досягнені повністю

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Вигоди відсутні	Витрати не передбачаються	Вигоди відсутні
Альтернатива 2. Прийняття акта щодо зниження ставок портових зборів	За рахунок збільшення вантажопотоку, збільшаться відрахування до бюджету.	Витрати не передбачаються	Прийняття акта повністю забезпечить потреби у розв'язанні проблеми

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	X	X
Альтернатива 2. Прийняття акта щодо зниження ставок портових зборів	Підвищення конкурентоздатності вітчизняних морських портів та українських	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого

	виробників на світовому ринку товарів та послуг	регуляторного акта
--	---	--------------------

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Для реалізації положень щодо застосування знижки зі ставок портових зборів до 20 відсотків потрібно прийняття відповідного рішення щодо зниження ставок портових зборів.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Відповідно, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Для визначення результативності цього регуляторного акта пропонується встановити такі показники:

розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта – середній;

кількість суб'єктів господарювання усіх форм власності, які працюють на ринку транспортних послуг та у галузях товарного виробництва, на яких поширюється дія акта – не обмежується;

розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання, пов'язаними з виконанням вимог акта передбачається зменшити;

кількість суднозаходів до морських портів України;

розмір надходжень від портових зборів, що справляються у морських портах України.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень регуляторного акта – середній. Проект акта та відповідний аналіз регуляторного впливу розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність».

IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

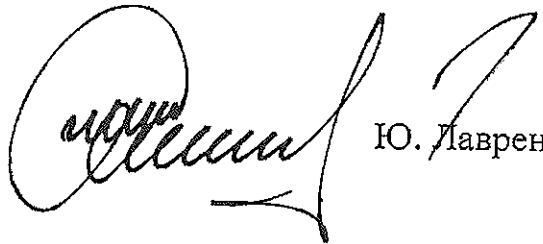
Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством інфраструктури України відповідно до чинного законодавства шляхом:

базового відстеження результативності дії акта, яке буде здійснено після набрання чинності цим актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження шляхом аналізу статистичних даних.

повторного відстеження результативності дії акта, яке здійснюватиметься через рік з дня набрання чинності цим актом шляхом аналізу статистичних даних порівняно з показниками базового відстеження, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

періодичного відстеження результативності дії акта, яке здійснюватиметься раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження.

В. о. Міністра інфраструктури України



Ю. Лавренюк

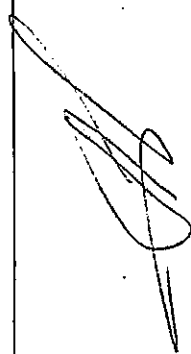
«__» _____ 2017 р.

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проекту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про зниження ставок портових зборів»

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта
<p>Порядок справляння та розміри ставок портових зборів, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462</p> <p>4.1. Для суден груп А і Б маяковий збір нараховується під час кожного заходження судна у морський порт або за кожне проходження його транзитом, крім проходження Керч-Єнікальського каналу транзитом, за такими ставками:</p> <p>0,046 долара США за 1 куб. м об'єму судна - із суден у закордонному плаванні;</p> <p>0,0046 долара США за 1 куб. м об'єму судна - із суден у каботажному плаванні.</p>	<p>4.1. Для суден груп А і Б маяковий збір нараховується під час кожного заходження судна у морський порт або за кожне проходження його транзитом, крім проходження Керч-Єнікальського каналу транзитом, за такими ставками:</p> <p>0,045 долара США за 1 куб. м об'єму судна - із суден у закордонному плаванні;</p> <p>0,0045 долара США за 1 куб. м об'єму судна - із суден у каботажному плаванні.</p>

Заступник директора Департаменту реформування та функціонування морського та річкового транспорту



О. Герашченко

« _____ » _____ 2017 р.

Щоб брати участь у громадському обговоренні проектів потрібно авторизуватися, через аккаунт у соціальній мережі «Facebook»

Авторизуватись через Facebook

Проект наказу Міністерства інфраструктури України

Про зниження ставок портових зборів

[Проекти нормативно-правових актів](#)
[Водний транспорт](#)

Проект

Про зниження ставок портових зборів

Відповідно до статей 21 та 22 Закону України «Про морські порти України»

НАКАЗУЮ:

1. Установити, що під час нарахування портових зборів відповідно до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462 (далі – Порядок), застосовуються ставки корабельного, причального, якорного, каналного, адміністративного та санітарного зборів з понижувальним коефіцієнтом 0,8, окрім:

суден і плавучих споруд, що заходять у морські порти України для виконання операцій навантаження та (або) розвантаження вантажів, які прямують транзитом між кінцевими пунктами відправлення та призначення, розташованими поза межами території України;

суден і плавучих споруд, що заходять у морські порти України, розташовані в усті та на р. Дунай;

нафтоналивних суден у закордонному плаванні, які здійснюють перевезення (транспортування) транзитних нафтопродуктів за варіантом «море – берег – море» (завезення/вивезення вантажів виключно водним транспортом, вивантаження/навантаження з використанням причалів, розташованих у межах морських портів Чорноморськ, Миколаїв, Одеса, Южний) та для нафтоналивних суден у закордонному плаванні, які здійснюють перевезення (транспортування) транзитної нафти з використанням морського нафтового терміналу «Південний»;

Обговорення

Кількість користувачів, що приймають участь в обговорюванні проекту:

0

Запропоновано редакцій / пропозицій:

0

Підтримка проекту:

Так: Ні:

Обговорення з 15 Листопада 2017р. по 15 Грудня 2017р.

Правила громадського обговорення проектів нормативно-правових актів