



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

Міністерство інфраструктури України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», надсилає для погодження проект наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Методики розрахунку ставок портових зборів» (далі – проект акта), розроблений з метою удосконалення тарифної політики морських портів, як передбачено Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548.

Просимо погодити проект акта у найкоротший строк.

Додаток (тільки адресату):

1. Копія проекту акта на 76 арк.
2. Аналіз регуляторного впливу проекту акта на 7 арк.
3. Копія повідомлення про оприлюднення проекту акта на 1 арк.

Заступник Міністра

Ю. Лавренюк

331334

Сичевська Т.Г. 351 41 21



№432/27/14-18 від 08.02.2018

Державна регуляторна служба України  
№ 2838/0/19-18 від 14.02.2018

10:32

0.31



# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

## НАКАЗ

м. Київ

№ \_\_\_\_\_

Про затвердження Методики розрахунку  
ставок портових зборів

Відповідно до статті 22 та частини четвертої розділу VI Закону України «Про морські порти України», підпункту 1 пункту 3 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460,

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Методику розрахунку ставок портових зборів, що додається.

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

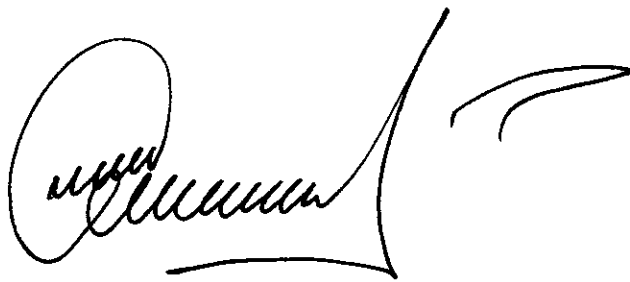
подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

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

3. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

4. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

В. о. Міністра

A handwritten signature in black ink, consisting of a large initial 'Л' followed by several loops and a long horizontal stroke at the bottom.

Ю. Лавренко

ЗАТВЕРДЖЕНО  
Наказ Міністерства інфраструктури  
України  
\_\_\_\_\_ 2017 року № \_\_\_\_\_

## **МЕТОДИКА РОЗРАХУНКУ СТАВОК ПОРТОВИХ ЗБОРІВ**

### **1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ**

1.1. Методика розрахунку ставок портових зборів (далі – Методика) розроблена відповідно до статті 22 та Розділу VI Прикінцеві положення Закону України «Про морські порти України» та визначає економічно обґрунтований підхід до розрахунку ставок портових зборів.

1.2. Відповідно до цієї Методики національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, встановлює розміри ставок портових зборів для кожного морського порту.

Тимчасово, до створення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Далі за текстом цієї Методики при застосуванні термінології «національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту» мається на увазі, що до створення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, її функція покладається на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

1.3. Ця Методика є обов'язковою для застосування усіма суб'єктами господарювання незалежно від підпорядкованості та форми власності, які відповідно до чинного законодавства є отримувачами портових зборів.

Всі суб'єкти господарювання незалежно від підпорядкованості та форми власності, які відповідно до чинного законодавства є отримувачами портових зборів, надають національній комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, наступну інформацію:

розрахунок витрат, що відносяться до базової складової ставок портових зборів;

розрахунок бази нарахування портових зборів;

затверджену інвестиційну програму, що відноситься до розрахунку інвестиційної складової ставок портових зборів;

іншу необхідну інформацію.

1.4. У цій Методиці терміни вживаються у значеннях, наведених в Законах України «Про морські порти України», «Про інвестиційну діяльність», Кодексі торговельного мореплавства України, Бюджетному кодексі України та інших нормативно-правових актах України.

1.5. Розрахунок ставок портових зборів базується на витратному методі.

Розрахунок якірного збору з використанням витратного методу не проводиться, так як витрати на адміністрування даного збору перевищують вигоди, пов'язані з його надходженням. Експлуатаційні витрати із урахуванням

якірних місць стоянки суден на внутрішньому та зовнішньому рейді включені до складу базової складової ставки корабельного збору.<sup>1</sup>

1.6. Ставки портових зборів, визначені за цією Методикою, мають наступну структуру:

- базова складова ставки корабельного портового збору, спрямована на покриття економічно обґрунтованих поточних витрат відповідно до цільового призначення корабельного портового збору, та також враховує покриття економічно обґрунтованих поточних витрат та економічно обґрунтованих капітальних витрат Казенного підприємства «Морська пошуково-рятувальна служба» (далі - КП «МПРС»), науково-дослідних підприємств морського та річкового транспорту, що знаходяться у підпорядкуванні Міністерства інфраструктури України;

- базова складова ставки каналного портового збору, спрямована на покриття економічно обґрунтованих поточних витрат відповідно до цільового призначення каналного портового збору, та враховує покриття економічно обґрунтованих поточних витрат на утримання судноплавних каналів міжнародного та державного значення та також економічно обґрунтованих поточних витрат та економічно обґрунтованих капітальних витрат на підтримання гарантованих габаритів суднового ходу на внутрішніх водних шляхах;

- ставка маякового збору спрямована на покриття економічно обґрунтованих поточних витрат державної установи «Держгідрографія» (далі - ДУ «Держгідрографія») та економічно обґрунтованих капітальних витрат на забезпечення і розвиток навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства в частині функцій, що покладені на ДУ «Держгідрографія».

- ставка адміністративного збору враховує покриття витрат виходячи з цільового призначення адміністративного збору, а саме: на виконання Україною зобов'язань за дотриманням законодавства і правил мореплавства,

---

<sup>1</sup> Ставка якірного збору дорівнює 0 до внесення змін в статтю 22 Закону України «Про морські порти України».

міжнародних договорів України щодо мореплавства, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, виконання інших завдань, відповідно до міжнародних зобов'язань, покладених на підприємства морської галузі, а також на утримання центрального органу виконавчої влади, який реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості).

- ставка санітарного збору складається з базової складової, що покриває поточні витрати відповідно до цільового призначення та інвестиційної складової.

- інвестиційна складова ставок портових зборів, спрямована на реалізацію інвестиційної програми морського порту, та визначається для корабельного, каналного, санітарного портових зборів.

Інвестиційна діяльність, пов'язана із модернізацією та розвитком причалів, здійснюється за рахунок причального збору, що справляється із портових операторів.

1.7. Розрахунок ставок портових зборів здійснюється на п'ять років відповідно до запланованих обсягів перевезення вантажів, економічно обґрунтованих планованих експлуатаційних та капітальних витрат, визначених на підставі державних та галузевих нормативів.

1.8. Ставки портових зборів розраховуються у вільно-конвертованій валюті (доларах США) за курсом Національного Банку України (НБУ), встановленим на момент розрахунку.

1.9. Розрахунок ставок корабельного, каналного, адміністративного, маякового портових зборів визначається за одиницю валової місткості судна (GT)

1.10. Розрахунок ставок причального портового збору, який покриває витрати на поточне утримання причалів, та санітарного портового збору визначаються за одиницю валової місткості судна (GT) за добу.

1.11. Причальний портовий збір покриває витрати на реконструкцію та розвиток причалів, розташованих у межах акваторій морських портів та справляється з суб'єктів господарювання – портових операторів, що виконують господарську діяльність із використанням причалів з проведення вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності. Причальний портовий збір визначається за кожен тону (одиницю) вантажу, перевантаженого через причали, які знаходяться у господарському віданні суб'єкта господарювання.

1.12. Ставки корабельного, причального, санітарного портових зборів визначаються для кожного морського порту.

1.13. Ставки каналного портового збору визначаються для кожного судноплавного каналу державного або міжнародного значення. До судноплавних каналів державного значення у розумінні цієї Методики віднесено канали, які слугують для руху суден до/із кількох морських та/або річкових портів та/або терміналів, розташованих у межах території України. До судноплавних каналів міжнародного значення у розумінні цієї Методики віднесено канали, які слугують для руху суден до/із кількох морських та/або річкових портів та/або терміналів, розташованих як у межах, так і поза межами території України.

1.14. Ставки адміністративного та маякового портових зборів визначаються на єдиному рівні для всіх морських портів.

## **2. РОЗРАХУНОК СТАВОК ПОРТОВИХ ЗБОРІВ**

### **2.1. Загальні положення**



2.1.1. Розрахунок ставок портових зборів здійснюється за формулою (2.1.1.1):

$$C_i = S_i + I_i \quad (2.1.1.1)$$

де

$C_i$  – ставка (і-го) портового збору;

$S_i$  – базова складова ставки (і-го) портового збору, яка розрахована відповідно до Розділів 2.2-2.7 цієї Методики.

$I_i$  – інвестиційна складова ставки (і-го) портового збору (корабельного, каналного та санітарного), що розрахована відповідно до Розділу 6 цієї Методики.

2.1.2. У випадку, якщо на момент розрахунку ставок портових зборів діють державні нормативно-правові акти, які передбачають звільнення від портових зборів суден у каботажному плаванні, або встановлення їх на рівні, нижчому ставок суден у закордонному плаванні на певний відсоток, визначені згідно цього розділу Методики ставки каналного, причального, санітарного, адміністративного, маякового портових зборів доповнюються коефіцієнтом  $k_{\text{каботаж}}$ , що відображає вплив державних нормативно-правових актів та приймає відповідне значення ( $0 \leq k_{\text{каботаж}} \leq 1$ ). Розрахунок ставки корабельного збору передбачає урахування  $k_{\text{каботаж}}$  при розподілі витрат за типами суден. Тому додатково цей коефіцієнт до ставок корабельного збору не застосовується.

## **2.2. Розрахунок базової складової ставки корабельного збору.**

2.2.1. При формуванні ставок корабельного збору морські порти розподіляються на три групи. Групування відбувається методом ранжування за наступними критеріями:

сумарний чистий фінансовий результат діяльності філії Державного Підприємства «Адміністрація морських портів України» (далі - ДП «АМПУ») у морському порту за трирічний період, що передує року розрахунку ставок портових зборів;

сумарний вантажообіг морського порту за трирічний період, що передує року розрахунку ставок портових зборів.

2.2.2. Для розподілу морських портів за групами для кожної філії ДП «АМПУ» у морському порту визначається середнє значення рангу за двома критеріями. За середніми значеннями рангу на основі двох критеріїв відбувається ранжування філій ДП «АМПУ» для віднесення до однієї із трьох груп.

2.2.3. Розподіл морських портів по групах відбувається наступним чином:  
для морських портів першої групи значення середнього рангу перебуває у інтервалі від 1 до 5 включно;

для морських портів другої групи значення середнього рангу перебуває у інтервалі від 6 до 9 включно;

для морських портів третьої групи значення середнього рангу перебуває у інтервалі від 10 до 13 включно.

2.2.4. Якщо протягом періоду дії ставок портових зборів відбулись зміни у переліку морських портів шляхом закриття та/або поєднання морських портів, перегляд груп морських портів відбудеться шляхом ранжування при черговому перегляді ставок портових зборів.

2.2.5. Новий морський порт, який введено в дію та не має показників діяльності за попередні три роки для визначення рангу, визнається таким, що відноситься до першої групи.

2.2.6. Базова складова ставки корабельного збору визначається в залежності від спеціалізації судна з урахуванням коефіцієнтів  $k_{\text{балкер}}$ ,  $k_{\text{танкер}}$ ,  $k_{\text{контейнер}}$ ,  $k_{\text{ро-ро}}$ ,  $k_{\text{пасажир}}$ ,  $k_{\text{інші}}$ , які відображають вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів суден, та коефіцієнту  $k_{\text{каботаж}}$ , що відображає вплив державних нормативно-правових актів та приймає відповідне значення ( $0 \leq k_{\text{каботаж}} \leq 1$ ) та визначається за формулами (2.2.6.1), (2.2.6.2), (2.2.6.3), (2.2.6.4), (2.2.6.5), (2.2.6.6), (2.2.6.7).

Для суден типу балкер, враховуючи комбіновані судна для перевезення сухих та наливних вантажів (типу нафторудовози) за формулою (2.2.6.1):

$$S_{\text{кор. балкер}} = k_{\text{балкер}} \times [\sum R_N / 2 \times \sum GT_N \text{ коефіцієнт}] \quad (2.2.6.1)$$

Для суден типу танкер для перевезення будь-яких вантажів наливом (у тому числі судна для скрапленого гасу, хімічних, нафтохімічних вантажів, сирої нафти, нафтопродуктів, наливних харчових вантажів рослинного та тваринного походження) за формулою (2.2.6.2):

$$S_{\text{кор. танкер}} = k_{\text{танкер}} \times [\sum R_N / 2 \times \sum GT_N \text{ коефіцієнт}] \quad (2.2.6.2)$$

Для суден типу контейнеровоз (у тому числі судна, переобладнані для перевезення контейнерів та судна, що спроектовані для перевезення контейнерів та здійснюють у морському порту вантажні операції виключно із навантаження та/або розвантаження контейнерів) за формулою (2.2.6.3):

$$S_{\text{кор. контейнер}} = k_{\text{контейнер}} \times [\sum R_N / 2 \times \sum GT_N \text{ коефіцієнт}] \quad (2.2.6.3)$$

Для суден із накатним способом перевантаження (ро-ро), ліхтеровозів, худобовозів, інших суден із горизонтальним способом виконання перевантажувальних робіт, крім суден, які виконують пасажирські операції, у тому числі таких, що мають пасажирське свідоцтво за формулою (2.2.6.4):

$$S_{\text{кор. ро-ро}} = k_{\text{ро-ро}} \times [\sum R_N / 2 \times \sum GT_N \text{ коефіцієнт}] \quad (2.2.6.4)$$

Для пасажирських, вантажопасажирських суден, автомобільних та залізничних суден-поромів, які пристосовані для перевезення вантажів та пасажирів, виконання вантажних та/або пасажирських операцій, у тому числі таких, що мають пасажирське свідоцтво, за формулою (2.2.6.5):

$$S_{\text{кор. пасажир}} = k_{\text{пасажир}} \times [\sum R_N / 2 \times \sum GT_N \text{ коефіцієнт}] \quad (2.2.6.5)$$

Для інших вантажних суден (враховуючи каравани, барже-буксирні склади, риболовні судна, що здійснюють перевантажувальні операції) та плавучих споруд за формулою (2.2.6.6):

$$S_{\text{кор. інші}} = k_{\text{інші}} \times [\sum R_N / 2 \times \sum GT_N \text{ коефіцієнт}] \quad (2.2.6.6):$$

Для суден будь-якої спеціалізації (враховуючи каравани, барже-буксирні склади) та плавучих споруд, що здійснюють каботажне плавання (крім

пасажирських суден, що віднесено до суден внутрішнього плавання та здійснюють перевезення виключно між морськими та/або річковими портами та/або терміналами України) за формулою (2.2.6.7):

$$S_{\text{кор. каботаж}} = k_{\text{каботаж}} \times [\sum R_N / 2 \times \sum GT_N \text{ коефіцієнт}] \quad (2.2.6.7)$$

2.2.7. Структура витрат  $R_N$  кожного року у межах періоду визначена у формулі 3.9.1.1. для першої групи морських портів та у формулі 3.9.2.1 для другої та третьої групи морських портів.

2.2.8. Загальний показник сумарного gros-тоннажу суден відповідного періоду ( $GT_N \text{ коефіцієнт}$ ) визначається за формулою (5.1.1.1)

### 2.3. Розрахунок базової складової ставки канального збору

2.3.1. При визначенні базової складової ставок канального збору при проходженні БДЛК та ХМК слід врахувати, що судна проходять різну дистанцію (коліна) каналу. Розподіл загальних витрат  $\sum R_N$ , визначених за формулою 3.9.1.1, між суднами, що рухаються БДЛК та ХМК до різних пунктів, здійснюється шляхом визначення відповідних коефіцієнтів  $k_{(1-4)}$ ,  $k_{(1-5 \text{ та ХМК})}$ ,  $k_{(1-9)}$ ,  $k_{(1-11)}$ ,  $k_{(1-12)}$ , які визначаються за формулами (2.3.1.1), (2.3.1.2), (2.3.1.3), (2.3.1.4), (2.3.1.5) відповідно:

$$k_{(1-4)} = \frac{\sum [GT_{(1-4)N} \times L_{(1-4)}]}{\left\{ \sum [GT_{(1-4)N} \times L_{(1-4)}] + \sum [GT_{(1-5 \text{ та ХМК})N} \times L_{(1-5 \text{ та ХМК})}] + \sum [GT_{(1-9)N} \times L_{(1-9)}] + \sum [GT_{(1-11)N} \times L_{(1-11)}] + \sum [GT_{(1-12)N} \times L_{(1-12)}] \right\}} \quad (2.3.1.1)$$

$$k_{(1-5 \text{ та ХМК})} = \frac{\sum [GT_{(1-5 \text{ та ХМК})N} \times L_{(1-5 \text{ та ХМК})}]}{\left\{ \sum [GT_{(1-4)N} \times L_{(1-4)}] + \sum [GT_{(1-5 \text{ та ХМК})N} \times L_{(1-5 \text{ та ХМК})}] + \sum [GT_{(1-9)N} \times L_{(1-9)}] + \sum [GT_{(1-11)N} \times L_{(1-11)}] + \sum [GT_{(1-12)N} \times L_{(1-12)}] \right\}} \quad (2.3.1.2)$$

$$k_{(1-9)} = \frac{\sum [GT_{(1-9)N} \times L_{(1-9)}]}{\left\{ \sum [GT_{(1-4)N} \times L_{(1-4)}] + \sum [GT_{(1-5 \text{ та ХМК})N} \times L_{(1-5 \text{ та ХМК})}] + \sum [GT_{(1-9)N} \times L_{(1-9)}] + \sum [GT_{(1-11)N} \times L_{(1-11)}] + \sum [GT_{(1-12)N} \times L_{(1-12)}] \right\}} \quad (2.3.1.3)$$

$$\begin{aligned}
k_{(1-11)} = & \sum [GT_{(1-11)N} \times L_{(1-11)}] / \{ \sum [GT_{(1-4)N} \times L_{(1-4)}] + \\
& + \sum [GT_{(1-5 \text{ та ХМК})N} \times L_{(1-5 \text{ та ХМК})}] + \sum [GT_{(1-9)N} \times L_{(1-9)}] + \\
& + \sum [GT_{(1-11)N} \times L_{(1-11)}] + \sum [GT_{(1-12)N} \times L_{(1-12)}] \} \quad (2.3.1.4)
\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
k_{(1-12)} = & \sum [GT_{(1-12)N} \times L_{(1-12)}] / \{ \sum [GT_{(1-4)N} \times L_{(1-4)}] + \\
& + \sum [GT_{(1-5 \text{ та ХМК})N} \times L_{(1-5 \text{ та ХМК})}] + \sum [GT_{(1-9)N} \times L_{(1-9)}] + \\
& + \sum [GT_{(1-11)N} \times L_{(1-11)}] + \sum [GT_{(1-12)N} \times L_{(1-12)}] \} \quad (2.3.1.5)
\end{aligned}$$

де

$GT_{N(1-4)}$ ,  $GT_{N(1-5 \text{ та ХМК})}$ ,  $GT_{N(1-9)}$ ,  $GT_{N(1-11)}$ ,  $GT_{N(1-12)}$  - прогнозований гростоннаж, з якого справлятиметься каналних збір за проходження каналами БДЛК та ХМК на визначену відстань (коліна) у кожному із п'яти років з першого по п'ятий включно;

$L_{(1-4)}$  – загальна довжина колін (1-4), які проходять судна згідно паспорту БДЛК, м

$L_{(1-5 \text{ та ХМК})}$  – загальна довжина колін (1-5) та каналу ХМК, які проходять судна згідно паспорту БДЛК та ХМК, м

$L_{(1-9)}$  – загальна довжина колін (1-9), які проходять судна згідно паспорту БДЛК, м

$L_{(1-11)}$  – загальна довжина колін (1-11), які проходять судна згідно паспорту БДЛК, м

$L_{(1-12)}$  – загальна довжина колін (1-12), які проходять судна згідно паспорту БДЛК, м

2.3.2. Розрахунок базової складової ставок каналного збору за прохід БДЛК та ХМК.

Базова ставка для суден, що проходять 1- 4 коліна БДЛК, розраховується за формулою (2.3.2.1):

$$S_{(1-4)} = \sum [R_{\text{загальні } N} \times k_{(1-4)}] / \sum [GT_{(1-4)N}] \quad (2.3.2.1)$$

Базова ставка для суден, що проходять 1-5 коліна та ХМК (для проходу в/із морський(ого) порту Херсон), розраховується за формулою (2.3.2.2):

$$S_{(1-5 \text{ та ХМК})} = \sum [R_{\text{загальні N}} \times k_{(1-5 \text{ та ХМК})}] / \sum [GT_{(1-5 \text{ та ХМК}) N}] \quad (2.3.2.2)$$

Базова ставка для суден, що проходять 1- 9 коліна БДЛК, розраховується за формулою (2.3.2.3):

$$S_{(1-9)} = \sum [R_{\text{загальні N}} \times k_{(1-9)}] / \sum [GT_{(1-9) N}] \quad (2.3.2.3)$$

Базова ставка для суден, що проходять 1- 11 коліна БДЛК, розраховується за формулою (6.2.9):

$$S_{(1-11)} = \sum [R_{\text{загальні N}} \times k_{(1-11)}] / \sum [GT_{(1-11) N}] \quad (2.3.2.3)$$

Базова ставка для суден, що проходять 1- 4 коліна БДЛК, розраховується за формулою (6.2.10):

$$S_{(1-12)} = \sum [R_{\text{загальні N}} \times k_{(1-12)}] / \sum [GT_{(1-12) N}] \quad (2.3.2.3)$$

У випадку, якщо судно використовує канал БДЛК для переміщення між морськими портами та/або терміналами, що знаходяться на БДЛК, ставка канального збору розраховується як абсолютна величина різниці між ставками канального збору пункту відправлення та пункту призначення.

2.3.3. Розрахунок ставок канального збору за прохід ГСХ та каналу Прорва

Базова ставка для суден, що проходять ГСХ та канал Прорва, розраховується за формулами (2.3.3.1) (2.3.3.2):

$$S_{\text{гсх}} = \sum [R_{\text{загальні ГСХ N}}] / \sum [GT N] \quad (2.3.3.1)$$

$$S_{\text{прорва}} = \sum [R_{\text{загальні прорва N}}] / \sum [GT N] \quad (2.3.3.2)$$

2.3.4. Розрахунок ставок канального збору за прохід КЄК.

Розрахунок ставок канального збору за прохід КЄК здійснюється за положеннями цього розділу та алгоритмом, який наведено у підпункті 2.3.2. із урахуванням особливостей КЄК.

## 2.4. Розрахунок ставок причального збору

2.4.1. Ставка причального збору для морського порту, що покриває поточні витрати на утримання причалів морського порту розраховується за формулою (2.4.1.1):

$$S_{\text{причальний}} = [\sum R_N / \sum GT_N] \times 24 \quad (2.4.1.1)$$

де

$\sum R_N$  – загальні прогнозні витрати, які покриваються причальним збором у прогнозованому періоді та визначаються у розділі 3.

$\sum GT_N$  – загальні прогнозні показники сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься причальний збір у першому, другому, третьому, четвертому та п'ятому роках та визначаються у розділі 5.

2.4.2. Причальний збір, спрямований на реконструкцію та розвиток причалів, формується за принципом включення у структуру двох складових:

індивідуальна складова для кожного причалу, що розраховується як джерело компенсації витрат, пов'язаних з модернізацією вже існуючого причалу на якому працює портовий оператор, або компенсації витрат на створення нового причалу, що збудовано для визначеного портового оператора. Визначається для кожного причалу, що є об'єктом реконструкції або нового причалу індивідуально;

загальна складова для морського порту, що розраховується як джерело компенсації витрат, пов'язаних зі створенням джерела реконструкції та розвитку причального фронту у межах морських портів в цілому. Ця складова визначається для усіх морських портів на єдиному рівні.

Ставка розраховується для кожного причалу за формулою (2.4.2.1):

$$S_p = S_{p1} + S_{p2} \quad (2.4.2.1)$$

де

$S_{p1}$  – частина ставки причального збору визначена для певного причалу, що розраховується як джерело компенсації витрат, пов'язаних з модернізацією вже існуючого причалу на якому працює портовий оператор, або компенсації

витрат на створення нового причалу, що збудовано для визначеного портового оператора як частина проекту державно-приватного партнерства, з урахуванням вартості залученого капіталу, дол. США/т. Визначається за формулою 2.4.2.2;

$$S_{p1} = R_1 / V_1 \quad (2.4.2.2)$$

$R_1$  – витрати ДП «АМПУ», що є балансоутримувачем причалу, на реконструкцію, модернізацію або нове будівництво певного причалу на прогнозований період, дол. США;

$V_1$  – вантажообіг прогнозованого періоду, через певний причал морського порту, т.

$S_{p2}$  – частина ставки причального збору, визначена для всіх морських портів, що пов'язана з здійсненням заходів на розвиток причальної інфраструктури морських портів, дол.США/т Визначається за формулою (2.4.2.3)

$$S_{p2} = R_2 / V_2 \quad (2.4.2.3)$$

$R_2$  – витрати ДП «АМПУ» відповідно до інвестиційної програми розвитку причальної інфраструктури всіх морських портів, дол. США.

$V_2$  – вантажообіг всіх морських портів у прогнозованому періоді, т.

2.4.3. Витрати на реконструкцію, модернізацію або нове будівництво певного причалу визначаються на прогнозований період, виходячи з строків експлуатації причалу визначеного проектною документацією реконструкції, модернізації або нового будівництва.

2.4.4. Розрахунок причального збору, спрямованого на реконструкцію, модернізацію та будівництво нових причальних споруд, здійснюється за кількість вантажу, яка пройшла через причал у процесі навантаження або вивантаження на борт або з борту судна або плавучої споруди, або за кількість вантажу, яка була перевантажена з одного судна або плавучої споруди на інше судно або плавучу споруду при використанні варіанту перевантаження «судно-судно», якщо одне з цих суден або плавучих споруд пришвартовано до причалу



та операції навантаження або вивантаження здійснено із залученням засобів, що перебувають у власності або використовуються портовим оператором для виконання навантажувально-розвантажувальних робіт і такі засоби розміщено у межах причалу або над причалом (конвеєри, трубопроводи).

2.4.5. Частина ставки причального збору для певного причалу, призначена для компенсації витрат, з урахуванням вартості залученого капіталу, пов'язаних з модернізацією вже існуючого причалу на якому працює портовий оператор, або компенсація витрат на створення нового причалу підлягає моніторингу кожен рік з метою порівняння досягнутого вантажообігу з прогнозованим. У випадку, якщо прогнозований вантажообіг, що був покладений в розрахунок цієї частини ставки відрізняється від досягнутого більш, ніж на 10 відсотків, ця частина ставки причального збору перераховується з урахуванням частки невиконаного або перевиконаного обсягу вантажообігу.

## ***2.5. Розрахунок базової складової ставки санітарного збору***

2.5.1. Для визначення базової складової ставки санітарного збору для морського порту використовується наступна формула (2.5.1.1):

$$S_{\text{санітарн.}} = [ \sum R_N / \sum GT_N ] \times 24 \quad (2.5.1.1)$$

де

$\sum R_N$  – загальні прогнозні витрати, які покриваються санітарним збором у прогнозованому періоді та визначені у розділі 3.

$\sum GT_N$  – загальні прогнозні показники сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься санітарний збір у прогнозованому періоді та визначені у розділі 5.

## ***2.6. Розрахунок ставки адміністративного збору***

2.6.1. Для визначення ставки адміністративного збору для морських портів використовується наступна формула (2.6.1.1):

$$S_{\text{адмін.}} = [\sum R_N / \sum GT_N] \quad (2.6.1.1)$$

де

$\sum R_N$  – загальні прогнозні витрати, які покриваються адміністративним збором у прогнозованому періоді та визначені у розділі 3 ;

$\sum GT_N$  – загальні прогнозні показники сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься адміністративний збір у першому, другому, третьому, четвертому та п'ятому роках та визначені у розділі 5.

## **2.7. Розрахунок ставки маякового збору.**

2.7.1. Для визначення ставки маякового збору для морських портів використовується наступна формула (2.7.1.1):

$$S_{\text{маяк.}} = \sum R_N / [2 \times \sum GT_N] \quad (2.7.1.1)$$

де

$\sum R_N$  – загальні прогнозні витрати, які покриваються маяковим збором у прогнозованому періоді та визначені у розділі 3 ;

$\sum GT_N$  – загальні прогнозні показники сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься маяковий збір у прогнозованому періоді та визначені у розділі 5.

## **3. РОЗРАХУНОК ВИТРАТ, ЩО ВІДНОСЯТЬСЯ ДО БАЗОВОЇ СКЛАДОВОЇ СТАВОК ПОРТОВИХ ЗБОРІВ**

3.1. Прогнозні показники витрат повинні відповідати принципам економічної ефективності та оптимальності за критерієм достатності джерела необхідного фінансування діяльності підприємства із дотриманням визначеного нормативно-правовими актами порядку, періодичності та складу заходів зі здійснення технічної експлуатації, нагляду та обслуговування гідротехнічних споруд, суден та плавзасобів, інших об'єктів відповідно до їх призначення з

метою забезпечення безпеки судноплавства, надійності, довговічності та безпечної експлуатації.

3.2. Основні нормативні документи, які визначають умови та вимоги до утримання гідротехнічних споруд морського порту:

НД 31.003-2005 «Правила технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд», затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.05.2005 № 257, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 13.10.2005 № 1191/11471 (далі – Правила);

НД.31.3.002-2003 Міністерства транспорту України «Інструкція з інженерного обстеження та паспортизації портових ГТС»

3.3. Основні нормативні документи, які визначають умови та вимоги до утримання флоту морського порту, що утримується за рахунок портових зборів:

КНД 31.2.002.01-96 «Правила технічної експлуатації морських та річкових суден. Загальні вимоги до технічної експлуатації суднових конструкцій і технічних засобів»;

документ Регістру судноплавства України № 2-06-1, 2009 року «Керівництво по огляду морських суден в експлуатації (РОМСЭ)»;

документ Регістру судноплавства України № 2-05-2, 2011 року «Правила класифікації та побудови морських суден»;

документ Регістру судноплавства України № 2-05-3, 2011 року «Правила щодо обладнання морських суден»;

Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі SOLAS-74;

Міжнародна конвенція про запобігання забруднення із суден 1973 р., змінена Протоколом 1978 р. до неї. MARPOL 73/78.

3.4. За рахунок базової складової портових зборів крім витрат, на пряму пов'язаних із забезпеченням цільового використання портових зборів, покриваються також такі витрати непрямого характеру, як частка від витрат на утримання допоміжних підрозділів, утримання апарату управління підприємства (відокремленого підрозділу підприємства), у тому числі витрати

на забезпечення соціальних гарантій працівників допоміжних підрозділів, апарату управління підприємства (відокремленого підрозділу підприємства) згідно до укладеного Колективного договору між адміністрацією підприємства та профспілковою організацією, та витрати, пов'язані з розробкою проектно-вишукувальної документації, конструкторські роботи та дослідження, пов'язані з розробкою основних напрямків розвитку підприємства, у разі, якщо такі витрати не відповідають критеріям визнання необоротними матеріальними та нематеріальними активами, та визнаються витратами того поточного періоду, в якому вони були здійснені.

3.5. Частка від витрат на утримання допоміжних підрозділів, апарату управління підприємства (відокремленого підрозділу підприємства), у тому числі витрати на забезпечення соціальних гарантій працівників апарату управління підприємства (відокремленого підрозділу підприємства) згідно до укладеного Колективного договору між адміністрацією підприємства та профспілковою організацією, визначається у відсотках, встановлюється на період узгодженого терміну встановлення ставок портових зборів (п'ять років) і визначається на підставі статистичної звітності за попередній період. Базовий показник відсотку витрат на утримання допоміжних підрозділів, апарату управління підприємства (відокремленого підрозділу підприємства) встановлюється в цілому по підприємству і є граничним при здійсненні фактичних витрат за рахунок кожного портового збору. Зниження частки витрат на утримання допоміжних підрозділів, апарату управління підприємства (відокремленого підрозділу підприємства), що покриваються за рахунок коштів від портових зборів є стратегічним завданням суб'єктів господарювання, що є отримувачами портових зборів.

3.6. Розподіл витрат непрямого характеру, визначених у цьому пункті, за видами портових зборів здійснюється пропорційно до питомої ваги суми коштів, отриманих від кожного окремого портового збору, в загальній сумі коштів портових зборів підприємства за звітній період.

3.7. Частка коштів певного портового збору ( $R_{i\text{-го збору. непрямі } N}$ ), яка використовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році розраховується за формулою (3.7.1.)

$$R_{i\text{-го збору. непрямі } N} = K_{i\text{ непр}} \times R_{\text{непр}N} \quad (3.7.1.)$$

де

$N$  – номер року, на який визначаються прогнозні показники, має цілочисельні значення від 1 до 5;

$K_{i\text{ непр}}$  – коефіцієнт, що визначає розподіл витрат непрямого характеру за видами портових зборів; розраховується пропорційно до питомої ваги суми коштів, отриманих від кожного окремого портового збору, в загальній сумі коштів портових зборів підприємства за звітній період;

$R_{\text{непр}N}$  – частка витрат непрямого характеру, що покривається за рахунок портових зборів. Визначається за формулою (3.7.2):

$$R_{\text{непр}N} = K_{\text{непр}} \times R_{\text{загальні непрямі витрати } N} \quad (3.7.2)$$

де

$K_{\text{непр}}$  – коефіцієнт, що визначає базовий показник відсотку витрат непрямого характеру, що покриваються за рахунок портових зборів в цілому по підприємству. Коефіцієнт встановлюється на період узгодженого терміну встановлення ставок портових зборів (п'ять років) і визначається на підставі статистичної звітності за попередній період.

$R_{\text{загальні непрямі витрати } N}$  – витрати, визначені згідно пункту 3.4 Методики.

### **3.8. Розрахунок витрат, що відносяться до базової складової ставки корабельного збору.**

3.8.1. Прогнозні витрати для визначення базової складової ставки корабельного портового збору для морського порту першої групи кожного окремого періоду (року) з першого по п'ятий включно ( $R_N$ ), розраховуються за формулою (3.8.1.1).

$$R_N = [R_{\text{днопогл. підтримка } N} + R_{\text{днопогл. відновлення паспорту}} / T + R_{\text{флот } N} + R_{\text{амортизація } N} + R_{\text{обстеження } N} + R_{\text{документи } N} + R_{\text{суднопідйом } N} + R_{\text{ремонт } N} + R_{\text{інші } N} + R_{\text{непрямі кораб. } N}] \times [K_{\text{МПРС1}} + K_{\text{наука}}] \quad (3.8.1.1)$$

3.8.2. Прогнозні витрати для визначення ставки корабельного портового збору для морського порту другої групи кожного окремого періоду (року) з першого по п'ятий включно ( $R_N$ ), розраховуються за формулою (3.8.2.1).

$$R_N = [R_{\text{днопогл. підтримка } N} + R_{\text{днопогл. відновлення паспорту}} / T + R_{\text{флот } N} + R_{\text{амортизація } N} + R_{\text{обстеження } N} + R_{\text{документи } N} + R_{\text{суднопідйом } N} + R_{\text{ремонт } N} + R_{\text{інші } N} + R_{\text{непрямі кораб. } N}] \times K_{\text{МПРС2}} \quad (3.8.1.2)$$

3.8.3. Прогнозні витрати для визначення ставки корабельного портового збору для морського порту третьої груп кожного окремого періоду (року) з першого по п'ятий включно ( $R_N$ ), розраховуються за формулою (3.8.1.3).

$$R_N = [R_{\text{днопогл. підтримка } N} + R_{\text{днопогл. відновлення паспорту}} / T + R_{\text{флот } N} + R_{\text{амортизація } N} + R_{\text{обстеження } N} + R_{\text{документи } N} + R_{\text{суднопідйом } N} + R_{\text{ремонт } N} + R_{\text{інші } N} + R_{\text{непрямі кораб. } N}] \quad (3.8.1.3)$$

У формулах (3.8.1.1), (3.8.1.2), (3.8.1.3):

$N$  – номер року, на який визначаються прогнозні показники, має цілочисельні значення від 1 до 5;

$R_{\text{днопогл. підтримка } N}$  – витрати протягом  $N$ -го року на систематичні щорічні роботи на підтримання габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд, зокрема, експлуатаційні днопоглиблювальні роботи, що здійснюються власними силами балансоутримувача та/або із залученням підрядників, пов'язані з підтримкою існуючих глибин акваторії морського порту, із урахуванням якірних місць стоянки суден на внутрішньому та зовнішньому рейді, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту, що є складовими частинами акваторії морського порту.

Обсяги робіт визначаються відповідно до інтенсивності замулювання, позначеної у паспортах гідротехнічних споруд;

$R_{\text{днопогл. відновлення паспорту}}$  – загальні витрати на експлуатаційні днопоглиблювальні роботи, власними силами балансоутримувача та/або із залученням підрядників, пов'язані з повним відновленням габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд, зокрема, паспортних глибин акваторії морського порту, із урахуванням якірних місць стоянки суден на внутрішньому та зовнішньому рейді, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту, що є складовими частинами акваторії морського порту;

$T$  – період часу, протягом якого необхідно досягти повного відновлення габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд, зокрема, паспортних глибин у межах акваторії морського порту; може перевищувати п'ятирічний період часу, на який визначаються ставки портових зборів; приймає цілочисельні значення та визначається у роках; відповідає терміну виконання робіт, пов'язаних з повним відновленням паспортних характеристик гідротехнічних споруд; визначаються відповідно до рішення Ради морського порту;

$R_{\text{флот}}$  – витрати на утримання суден та плавзасобів, які перебувають на балансі та/або використовуються за договорами оренди (чартеру) балансоутримувачем (користувачем) акваторії морського порту та які застосовуються для робіт з відновлення та підтримання габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд, зокрема, пов'язаних з днопоглибленням, відновленням та підтримкою паспортних та/або існуючих глибин акваторії морського порту, із урахуванням якірних місць стоянки суден на внутрішньому та зовнішньому рейді, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту, що є складовими частинами акваторії морського порту, а також для очищення поверхні та дна акваторії морського порту, здійснення промірних, водолазних, суднопідйомних робіт у межах

акваторії, локалізації та ліквідації розливів забруднюючих речовин на акваторії морського порту та їх наслідків, а також для виконання функцій забезпечення здійснення діяльності таких суден та плавзасобів;

$R_{\text{амортизація}N}$  – сума амортизаційних відрахувань по об'єктах, що є гідротехнічними спорудами у межах акваторії морського порту та обліковуються на балансі як окремі об'єкти обліку, окрім причалів; сума амортизації суден та плавзасобів, які перебувають на балансі балансоутримувача (користувача) акваторії морського порту та які застосовуються для робіт з відновлення та підтримання габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд, зокрема, пов'язаних з днопоглибленням, відновленням та підтримкою паспортних та/або існуючих глибин акваторії порту, із урахуванням якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту, що є складовими частинами акваторії морського порту; для очищення поверхні акваторії та дна морського порту, локалізації та ліквідації розливів забруднюючих речовин на акваторії морського порту та їх наслідків; для здійснення промірних, водолазних робіт у межах акваторії; суден та плавзасобів, що використовуються для виконання функцій забезпечення; сума амортизаційних відрахувань по інших об'єктах основних засобів та інших необоротних матеріальних активів, які використовуються для вищезначених цілей; забезпечує формування джерела покриття витрат на відновлення, у тому числі на першочергові заходи із відновлення існуючих об'єктів у випадку потреби витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварійного випадку тощо);

$R_{\text{обстеження}N}$  – витрати на промірні роботи, водолазне обстеження, які виконуються власними силами балансоутримувача (користувача) та/або із залученням підрядників, пов'язані з контролем, відновленням та підтримкою габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд, зокрема, паспортних та/або існуючих глибин акваторії морського порту, із урахуванням



якірних місць стоянки суден на внутрішньому та зовнішньому рейді, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту, що є складовими частинами акваторії морського порту;

$R_{\text{документи}N}$  – сума витрат на отримання дозвільних та погоджувальних документів, передбачених нормативно-правовими актами, проектно-вишукувальні роботи, конструкторські роботи, покриття витрат згідно вимог природоохоронного законодавства;

$R_{\text{суднопідйом}N}$  – сума витрат на роботи, які виконуються власними силами балансоутримувача (користувача) та/або із залученням підрядників, пов'язаних із виявленням, обстеженням, підйомом та транспортуванням за межі акваторії морського порту об'єктів, які були затоплені, втрачені, скинуті у межах акваторії морського порту, із урахуванням якірних місць стоянки суден на внутрішньому та зовнішньому рейді, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту, що є складовими частинами акваторії морського порту;

$R_{\text{ремонт}N}$  – сума витрат на поточні, планові та аварійно-відновлювальні ремонтні роботи, які виконуються власними силами балансоутримувача та/або із залученням підрядників, пов'язані із утриманням гідротехнічних споруд (окрім причалів) у межах акваторії морського порту; суден та плавзасобів, які перебувають на балансі балансоутримувача (користувача) акваторії морського порту та які застосовуються для робіт з відновлення та підтримання габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд, зокрема, пов'язаних з днопоглибленням, відновленням та підтримкою паспортних та/або існуючих глибин акваторії морського порту, із урахуванням якірних місць стоянки суден на внутрішньому та зовнішньому рейді, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту, що є складовими частинами акваторії морського порту, для очищення поверхні акваторії морського порту, локалізації та ліквідації розливів забруднюючих речовин на акваторії морського порту та їх наслідків, здійснення промірних, водолазних,

суднопідйомних робіт у межах акваторії морського порту, а також для виконання функцій забезпечення здійснення діяльності таких суден та плавзасобів;

$R_{\text{інші}}$  – сума на покриття витрат на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт з відновлення та підтримання габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд, зокрема, днопоглиблювальних робіт, та робіт, що спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства, локалізації та ліквідації розливів забруднюючих речовин на акваторії морського порту та їх наслідків, а також здійснює технічний нагляд за ремонтом та експлуатацією акваторії морського порту, із урахуванням якірних місць стоянки суден на внутрішньому та зовнішньому рейді, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту, що є складовими частинами акваторії морського порту, та інших необоротних активів, що використовуються на зазначені в цьому підпункті цілі, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу; витрати з податку за користування землями водного фонду; витрати на охорону об'єктів портової інфраструктури та забезпечення пожежної безпеки; інші витрати, пов'язані із підтриманням паспортних характеристик акваторії морського порту;

$R_{\text{кораб. непрямі}}$  – частка коштів корабельного портового збору, яка використовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році. Розраховується за формулою (3.7.1.);

$K_{\text{МПРС}}$  – коефіцієнт, що відображає частку коштів корабельного портового збору, яка використовується на покриття витрат у кожному році, пов'язаних із здійсненням заходів із функціонування та розвитку системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України. Використовується при здійсненні розрахунку ставки корабельного збору та визначається на єдиному рівні для морських портів України першої групи наступним чином за формулою (3.8.1.4):

$$K_{\text{МПРС1}} = [\sum R_{\text{АМПУ1 N}} + 0.7 \times \sum R_{\text{МПРС N}}] / [\sum R_{\text{АМПУ1 N}}] \quad (3.8.1.4)$$

$K_{\text{МПРС2}}$  – коефіцієнт, що відображає частку коштів корабельного портового збору, яка використовується на покриття витрат у кожному році, пов'язаних із здійсненням заходів із функціонування та розвитку системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України. Використовується при здійсненні розрахунку ставки корабельного збору та визначається на єдиному рівні для морських портів України другої групи наступним чином за формулою (3.8.2.2):

$$K_{\text{МПРС2}} = [\sum R_{\text{АМПУ2 N}} + 0.3 * \sum R_{\text{МПРС N}}] / [\sum R_{\text{АМПУ2 N}}] \quad (3.8.1.5)$$

$K_{\text{наука}}$  – коефіцієнт, що відображає частку коштів корабельного портового збору, яка використовується на покриття витрат наукової діяльності підприємств, що здійснюють науково-дослідну діяльність в сфері морського транспорту та перебувають у підпорядкуванні Міністерства інфраструктури України. Використовується при здійсненні розрахунку ставки корабельного збору та визначається на єдиному рівні для морських портів України першої групи наступним чином за формулою (3.8.1.6):

$$K_{\text{наука}} = [\sum R_{\text{АМПУ1 N}} + \sum R_{\text{наука N}}] / [\sum R_{\text{АМПУ1 N}}] \quad (3.8.1.6)$$

У формулах (3.8.1.4), (3.8.1.5), (3.8.1.6):

$\sum R_{\text{АМПУ1 N}}$  – загальні прогнозні витрати адміністрацій морських портів України першої групи, що є філіями у складі ДП «АМПУ», які покриваються корабельним збором у N році з першого по п'ятий рік включно, прогнозні показники за який використовуються для визначення ставки корабельного збору;

$\sum R_{\text{АМПУ2 N}}$  – загальні прогнозні витрати адміністрацій морських портів України другої групи, що є філіями у складі ДП «АМПУ», які покриваються корабельним збором у N році з першого по п'ятий рік включно, прогнозні показники за який використовуються для визначення ставки корабельного збору;

$\sum R_{\text{МПРС } n}$  – економічно обгрунтовані поточні витрати та економічно обгрунтовані капітальні витрати КП «МПРС» на весь прогнозний період, показники за який використовуються для визначення ставки корабельного портового збору.

До економічно обгрунтованих поточних витрат та економічно обгрунтованих капітальних витрат, які покриваються за рахунок корабельного портового збору та враховуються при визначенні  $\sum R_{\text{МПРС } n}$ , включаються:

витрати на реалізацію, розвиток та використання системи морського рухомого зв'язку, на забезпечення функціонування та розвитку комплексу Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки (ГМЗЛБ);

витрати на забезпечення функціонування та розвиток Державного морського рятувально-координаційного центру (ДМРКЦ), морських рятувальних підцентрів (МРПЦ), забезпечення функціонування та розвиток Національного центру даних дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден (ДІКМС);

витрати на підтримання постійної готовності та розвиток спеціалізованої інфраструктури та суден КП «МПРС» для здійснення пошуку і рятування на морі, організацію та здійснення пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України;

витрати на підтримання постійної готовності та розвиток спеціалізованої інфраструктури та авіаційних засобів КП «МПРС» для здійснення пошуку і рятування на морі, організацію та здійснення пошуку і рятування авіаційними засобами КП «МПРС» в морському пошуково-рятувальному районі України;

витрати на утримання підрозділів, які забезпечують допоміжну, організаційно-технічну та адміністративну діяльність щодо сталого функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України, у тому числі витрати на утримання та розвиток активів адміністративного характеру, утримання

персоналу, підвищення професійного рівня персоналу, забезпечення соціальних гарантій працівників, включаючи відрахування до Профспілки.

До економічно обрнтованих капітальних витрат на розвиток КП «МПРС», які враховуються при визначенні  $\sum R_{\text{МПРС } N}$ , включаються економічно обгрунтовані капітальні витрати, за рахунок власних та запозичених коштів, за винятком коштів від інших джерел фінансування (міжнародна технічна допомога, державний бюджет тощо), відповідно до затверджених в установленому порядку центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту планів КП «МПРС».

$\sum R_{\text{наука } N}$  – витрати наукових закладів, що перебувають у підпорядкуванні Міністерства інфраструктури України на весь прогнозний період, показники за який використовуються для визначення ставки корабельного портового збору.

До витрат, які покриваються за рахунок корабельного портового збору та враховуються при визначенні  $\sum R_{\text{наука } N}$ , включаються витрати на утримання державних підприємств та підрозділів, які забезпечують розробку відповідних нормативних документів, проектно-вишукувальної документації, надання висновків, а також проведення науково-дослідницької роботи, конструкторської роботи та методологічних досліджень та робіт, пов'язаних з розробкою основних напрямків функціонування та розвитку морського та річкового транспорту та кожного морського порту окремо.

**3.9. Визначення витрат, які враховуються при розрахунку базової складової у ставках каналного портового збору для судноплавних каналів державного або міжнародного значення:**

Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу (далі – БДЛК);

Херсонського морського каналу (далі – ХМК);

Каналу Дунай-Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре) (далі – ГСХ);

Каналу Прорва;

Керч-Єнікальського каналу (далі – КЄК).

Прогнозні витрати кожного окремого періоду (року) з першого по п'ятий включно  $R_N$  розраховуються за формулою (3.9.1.1).

$$R_N = [R_{\text{днопогл. підтримка } N} + R_{\text{днопогл. відновлення паспорту}} / T + R_{\text{флот } N} + R_{\text{амортизація } N} + R_{\text{обстеження } N} + R_{\text{документи } N} + R_{\text{ремонт } N} + R_{\text{інші } N} + R_{\text{непрямі каналний. } N}] \times K_{\text{річкові внутрішні водні шляхи. } N}$$

(3.9.1.1)

де

$N$  – номер року, на який визначаються прогнозні показники, має цілочисельні значення від 1 до 5;

$R_{\text{днопогл. підтримка } N}$  – витрати на роботи з підтримання габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд, зокрема, систематичні щорічні експлуатаційні днопоглиблювальні роботи у обсязі, що визначається відповідно до інтенсивності замулювання, позначеної у паспортах судноплавних каналів державного або міжнародного значення та здійснюються власними силами балансоутримувача судноплавного каналу державного або міжнародного значення та/або із залученням підрядників, пов'язані з підтримкою існуючих глибин каналу;

$R_{\text{днопогл. відновлення паспорт}}$  – загальні витрати на роботи з відновлення габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд, зокрема, експлуатаційні днопоглиблювальні роботи, власними силами балансоутримувача та/або із залученням підрядників, пов'язані з повним відновленням паспортних глибин судноплавного каналу державного або міжнародного значення;

$T$  – період часу, протягом якого необхідно досягти повного відновлення габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд, зокрема, паспортних глибин у межах судноплавних каналів державного або міжнародного значення; може перевищувати п'ятирічний період часу, на який визначаються ставки портових зборів; приймає цілочисельні значення та

визначається у роках; визначає терміни виконання робіт, пов'язаних з повним відновленням паспортних характеристик гідротехнічних споруд; визначаються відповідно до рішення Ради морського порту(порів), в/із який(ого) здійснюється рух судноплавним каналом державного значення. Для судноплавних каналів міжнародного значення цей показник визначається із додатковим урахуванням зобов'язань України згідно міжнародних угод;

$R_{\text{флотN}}$  – витрати на утримання суден та плавзасобів, які перебувають на балансі та/або використовуються за договорами оренди (чартеру) балансоутримувачем судноплавного каналу державного або міжнародного значення та які застосовуються для робіт, пов'язаних з відновленням та підтриманням габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд, зокрема, зокрема, з відновленням та підтримкою паспортних та/або існуючих глибин судноплавного каналу державного або міжнародного значення, у тому числі здійснення днопоглиблювальних, промірних, водолазних робіт;

$R_{\text{амортизаціяN}}$  – сума амортизаційних відрахувань по об'єктах, що є гідротехнічними спорудами у межах судноплавних каналів державного або міжнародного значення; сума амортизації суден та плавзасобів, які перебувають на балансі власника (балансоутримувача) судноплавних каналів державного або міжнародного значення та які застосовуються для робіт, пов'язаних з відновленням та підтриманням габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд, зокрема, з відновленням та підтримкою паспортних та/або існуючих глибин судноплавного каналу державного або міжнародного значення, у тому числі для здійснення днопоглиблювальних, промірних, водолазних робіт; сума амортизаційних відрахувань по суднам та плавзасобам, які перебувають на балансі власника (балансоутримувача) судноплавних каналів державного або міжнародного значення та які застосовуються для робіт, пов'язаних з відновленням та підтримкою паспортних та/або існуючих глибин судноплавного каналу державного або міжнародного значення, у тому числі здійснення днопоглиблювальних,

промірних, водолазних робіт; сума амортизаційних відрахувань по інших об'єктах основних засобів та інших необоротних матеріальних активів, які використовуються для вищезначених цілей; забезпечує формування джерела покриття витрат на відновлення, у тому числі на першочергові заходи із відновлення існуючих об'єктів у випадку потреби витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварійного випадку тощо);

$R_{\text{обстеження}}$  – промірні роботи, водолазне обстеження, які виконуються власними силами власника (балансоутримувача) та/або із залученням підрядників, пов'язані з контролем, відновленням та підтримкою габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд, зокрема, паспортних та/або існуючих глибин судноплавного каналу державного або міжнародного значення;

$R_{\text{документи}}$  – сума витрат на отримання дозвільних та погоджувальних документів, передбачених нормативно-правовими актами, проектно-вишукувальні роботи, конструкторські роботи, покриття витрат згідно вимог природоохоронного законодавства;

$R_{\text{ремонт}}$  – сума витрат на поточні, планові та аварійно-відновлювальні ремонтні роботи, які виконуються власними силами власника (балансоутримувача) судноплавного каналу державного або міжнародного значення та/або із залученням підрядників, пов'язані із утриманням об'єктів, що є гідротехнічними спорудами у межах судноплавних каналів державного або міжнародного значення та сума ремонту суден та плавзасобів, які перебувають на балансі власника (балансоутримувача) судноплавних каналів державного або міжнародного значення та які застосовуються для робіт, пов'язаних з відновленням та підтриманням габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд, зокрема, відновленням та підтримкою паспортних та/або існуючих глибин судноплавного каналу державного або міжнародного значення, у тому числі здійснення днопоглиблювальних, промірних, водолазних робіт;



$R_{\text{інші}N}$  – сума витрат на утримання персоналу, що бере участь у проведенні днопоглиблювальних робіт та робіт, що спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства, а також персоналу, що бере участь у проведенні робіт і здійснює технічний нагляд за ремонтом та експлуатацією судноплавних каналів державного та міжнародного значення та інших необоротних активів, що використовуються на зазначені в цьому підпункті цілі, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу; витрати з податку за користування землями водного фонду; інші витрати, пов'язані із підтриманням паспортних характеристик судноплавного каналу державного або міжнародного значення;

$R_{\text{канал. непрямі} N}$  – частка коштів каналного збору, яка використовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році. Розраховується за формулою (3.7.1);

$K_{\text{річкові внутрішні водні шляхи.} N}$  – коефіцієнт, що відображає частку коштів каналного збору, яка використовується на покриття витрат у кожному році, пов'язаних із здійсненням робіт на річкових внутрішніх водних шляхах. Використовується при здійсненні розрахунку ставок каналного збору для БДЛК та ХМК та визначається для кожного року наступним чином за формулою (3.9.1.2):

$$K_{\text{річкові внутрішні водні шляхи.} N} = \frac{[R_{\text{загальні БДЛК.}N} + R_{\text{загальні ХМК} N} + R_{\text{загальні річкові внутрішні водні шляхи} N]}{[R_{\text{загальні БДЛК.}N} + R_{\text{загальні ХМК} N}]} \quad (3.9.1.2)$$

де

$R_{\text{загальні БДЛК.}N}$  – прогнольні витрати по БДЛК кожного окремого періоду (року) з першого по п'ятий включно, що розраховуються за формулою (3.9.1.1);

$R_{\text{загальні ХМК.}N}$  – прогнольні витрати по ХМК кожного окремого періоду (року) з першого по п'ятий включно  $R_N$  розраховуються за формулою (3.9.1.1);

$R_{\text{загальні річкові внутрішні водні шляхи}}$  – прогнольні витрати по річковим внутрішнім водним шляхам кожного окремого періоду (року) з першого по п'ятий включно.

**3.10. При визначенні витрат, які враховуються при розрахунку причального портового збору, що забезпечує утримання причальних споруд** включаються показники по усіх причалах, які перебувають на балансі балансоутримувача (користувача) акваторії морського порту.

Прогнозні витрати кожного окремого періоду (року) з першого по п'ятий включно ( $R_N$ ) розраховуються за формулою (3.10.1):

$$R_N = R_{\text{обслуговування},N} + R_{\text{ремонт},N} + R_{\text{амортизація},N} + R_{\text{документ},N} + R_{\text{інші},N} + R_{\text{непрямі причальн.}}, N \quad (3.10.1)$$

де

$N$  – номер року, на який визначаються прогнозні показники, має цілочисельні значення від 1 до 5;

$R_{\text{обслуговування},N}$  – витрати на утримання та обслуговування причальних споруд у межах їх паспортних характеристик, враховуючи контрольно-інспекторське, геодезичне, водолазне обстеження причалів, підводно-технічні роботи, нагляд;

$R_{\text{ремонт},N}$  – витрати на поточний ремонт та технічне обслуговування причальних споруд у межах їх паспортних характеристик;

$R_{\text{амортизація},N}$  – сума амортизаційних відрахувань по причалах, які перебувають на балансі балансоутримувача (користувача) акваторії морського порту та сума амортизаційних відрахувань по інших об'єктах основних засобів та інших необоротних матеріальних активів, використання яких пов'язане з утриманням причалів; забезпечує формування джерела покриття витрат на відновлення, у тому числі на першочергові заходи із відновлення існуючих об'єктів у випадку потреби витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварійного випадку тощо);

$R_{\text{документи},N}$  – витрати на пов'язані із завданнями цього підпункту проектно-вишукувальні роботи, розробка проектної документації, отримання висновків, відповідних дозволів та узгоджень, документів Класифікаційного товариства, у тому числі при аварійних подіях;

$R_{\text{інші}N}$  – інші витрати, пов'язані із підтриманням паспортних характеристик причалів, у тому числі утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт та здійснює технічний нагляд за ремонтом та експлуатацією причалів та інших необоротних активів, що використовуються на зазначені в цьому підпункті цілі, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу;

$R_{\text{прич. непрямі}N}$  – частка коштів причального збору, яка використовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році. Розраховується за формулою (3.7.1.)

### **3.11. Визначення витрат, які враховуються при розрахунку базової складової ставки санітарного портового збору.**

Прогнозні витрати кожного окремого періоду (року) з першого по п'ятий включно ( $R_N$ ) розраховуються за формулою (3.11.1):

$$R_N = R_{\text{обслуговування}N} + R_{\text{ремонт}N} + R_{\text{амортизація}N} + R_{\text{здавання}N} + R_{\text{документ}N} + R_{\text{інші}N} + R_{\text{непрямі санітарний}N} \quad (3.11.1)$$

де

$N$  – номер року, на який визначаються прогнозні показники, має цілочисельні значення від 1 до 5;

$R_{\text{утримання}N}$  – витрати на утримання та обслуговування очисних споруд морського порту, машин і механізмів, що забезпечують перевантаження твердих нафтопродуктів, сміття, харчових відходів та інших забруднень і їх транспортування до місць утилізації; спеціального портового устаткування для утилізації сміття та інших забруднень (печі для спалювання сміття тощо), плавзасобів і контейнерного парку, що використовуються для прийняття із суден усіх видів забруднень (крім баластних вод);

$R_{\text{ремонт}N}$  – витрати на поточний ремонт та технічне обслуговування основних засобів, із урахуванням плавзасобів і контейнерного парку, що використовуються для прийняття із суден усіх видів забруднень (крім баластних вод);

$R_{\text{здавання}N}$  – витрати на безпосереднє здавання забруднень підприємствам, що здійснюють їх очищення та/або утилізацію; витрати на інші послуги суб'єктів господарювання, пов'язані із прийняттям забруднень із суден;

$R_{\text{амортизація}N}$  – сума амортизаційних відрахувань по основних засобах та інших необоротних матеріальних активах, які перебувають на балансі морського порту та використовуються для прийняття із суден усіх видів забруднень (крім баластних вод); забезпечує формування джерела покриття витрат на відновлення, у тому числі на першочергові заходи із відновлення існуючих об'єктів у випадку потреби витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварійного випадку тощо);

$R_{\text{документи}N}$  – витрати на пов'язані із завданнями цього підпункту проектно-вишукувальні роботи, розробку проектної документації, отримання висновків, відповідних дозволів та узгоджень, документів Класифікаційного товариства, у тому числі при аварійних подіях;

$R_{\text{інші}N}$  – інші витрати, пов'язані із підтриманням у належному стані, у тому числі утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт та здійснює технічний нагляд за ремонтом та експлуатацією об'єктів та інших необоротних активів, що використовуються на зазначені в цьому підпункті цілі, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу;

$R_{\text{саніт. непрямі}N}$  – частка коштів санітарного збору, яка використовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році. Розраховується за формулою (3.7.1).

Для розрахунку ставки санітарного збору у цій Методиці під усіма видами забруднень та відходами з суден, які приймаються морськими портами України за рахунок санітарного збору, розуміються наступні види забруднень за весь час стоянки в морському порту:

сміття згідно додатку V до Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню із суден 1973 р., зміненої Протоколом 1978 р. до неї MARPOL 73/78;

стічні води згідно додатку IV до Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню із суден 1973 р., зміненої Протоколом 1978 р. до неї MARPOL 73/78;

лляльні води та залишки нафти згідно додатку I до Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню із суден 1973 р., зміненої Протоколом 1978 р. до неї MARPOL 73/78.

### **3.12. Визначення витрат, які враховуються при розрахунку ставки адміністративного портового збору.<sup>2</sup>**

Прогнозні витрати кожного окремого періоду (року) з першого по п'ятий включно ( $R_N$ ) розраховуються за формулою (3.12.1).

$$R_N = [R_{\text{внески.N}} + R_{\text{міжнародні договори.N}} + R_{\text{персонал адмін.N}} + R_{\text{представництва.N}} + R_{\text{відрядження.N}} + R_{\text{мор.адмін.N}}] \quad (3.12.1)$$

де

$N$  – номер року, на який визначаються прогнозні показники, має цілочисельні значення від 1 до 5;

$R_{\text{внески.N}}$  – сплата членських внесків у міжнародні морські організації, членом яких є Україна (Міжнародна морська організація (ІМО), Дунайська комісія, Міжнародна організація морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ), Комітет Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту у Чорноморському регіоні, Міжнародна організація із збереження ресурсів Антарктики (АНТКОМ), Міжнародна гідрографічна організація (МГО) інших міжнародних організацій у сфері судноплавства);

<sup>2</sup> З внесення змін до статті 29 Бюджетного кодексу України щодо виключення адміністративного портового збору з загального фонду Державного бюджету, та включення його в спеціальний фонд Державного бюджету з використанням за цільовим призначенням.

$R_{\text{міжнародні договори.N}}$  – видатки на організацію виконання вимог міжнародних договорів України у сфері судноплавства, зокрема розробку відповідних законодавчих актів, організацію та виконання функцій, які впливають із зобов'язань, взятих Україною за такими договорами, підготовку до укладення, ратифікації, затвердження, прийняття або приєднання до міжнародних договорів у сфері судноплавства;

$R_{\text{персонал адмін.N}}$  – утримання персоналу, що бере участь у розробці відповідних законодавчих актів, організації та виконанні функцій, які впливають із зобов'язань, взятих Україною за міжнародними договорами України у сфері судноплавства, підготовку до укладення, ратифікації, затвердження, прийняття або приєднання до міжнародних договорів у сфері судноплавства, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу;

$R_{\text{представництва.N}}$  – утримання представництв при міжнародних спеціалізованих організаціях та виконання міжнародних програм у сфері судноплавства;

$R_{\text{відраджень.N}}$  – видатки на відрадження за кордон, пов'язані з участю у роботі міжнародних організацій у сфері судноплавства, міжнародних конференціях, семінарах, навчаннях, тренінгах, інших заходах, пов'язаних із судноплавством.

$R_{\text{мор.адмін.N}}$  – видатки, пов'язані з утриманням центрального органу виконавчої влади, який реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості).

**3.13. Визначення витрат, які враховуються при розрахунку ставки маякового портового збору.**

Ставка маякового збору враховує економічно обгрунтовані поточні витрати ДУ «Держгідрографія» та економічно обгрунтовані капітальні витрати на забезпечення і розвиток навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства в частині функцій, що покладені на ДУ «Держгідрографія». Витрати можуть бути переглянуті у разі збільшення чи зменшення функцій установи та/або кількості засобів навігаційного обладнання в майбутні періоди.

Прогнозні витрати кожного окремого періоду (року) з першого по п'ятий :включно ( $R_N$ ), розраховуються за формулою (3.13.1):

$$R_N = [R_{\text{амортизація } N} + R_{\text{утримання } N} + R_{\text{дослід } N} + R_{\text{адмін } N} + R_{\text{інф } N} + R_{\text{інші } N}] \times K_{\text{кап. вкл. } N} \quad (3.13.1)$$

де

$N$  – номер року, на який визначаються прогнозні показники, має цілочисельні значення від 1 до 5;

$R_{\text{амортизація } N}$  – сума амортизаційних відрахувань по основних засобах, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активах, що використовуються для виконання навігаційно-гідрографічного забезпечення у територіальному морі, на внутрішніх водних шляхах України та перебувають на балансі ДУ «Держгідрографія», що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства; забезпечує формування джерела покриття витрат на відновлення, у тому числі і на першочергові заходи з відновлення існуючих об'єктів у випадку потреби витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварійного випадку тощо);

$R_{\text{утримання } N}$  – сума поточних витрат виробничого характеру, в тому числі витрат на утримання, обслуговування та ремонт основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів, які перебувають на балансі ДУ «Держгідрографія», що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства та використовуються для виконання навігаційно-гідрографічного забезпечення у територіальному морі, на

внутрішніх водних шляхах України; виконуються власними силами власника (балансоутримувача) та/або із залученням підрядників;

$R_{\text{дослід } N}$  – сума витрат на розробку (створення) картографічної продукції та дослідження та розробки, пов'язані з навігаційно-гідрографічним забезпеченням.

$R_{\text{адмін } N}$  – сума загальногосподарських та адміністративних витрат, що направлені на обслуговування та управління ДУ «Держгідрографія», що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавста

$R_{\text{інф } N}$  – сума витрат на інформаційне-технічне забезпечення та утримання підрозділів, що виконують функції з контролю за повнотою сплати збору;

$R_{\text{інші } N}$  - сума витрат, що не пов'язані з виробничою діяльністю, зокрема, забезпечення соціальних гарантій, пільг та компенсацій працівникам, відрахування до Профспілки, сплата членських внесків, витрати, пов'язані з демонтажем, розбиранням та утилізацією основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів;

$K_{\text{кап. вкл. } N}$  - коефіцієнт, що відображає частку коштів маякового збору, яка використовується на капітальні вкладення у кожному році, пов'язаних із наданням послуг з навігаційно-гідрографічного забезпечення відповідно до середньозваженого розрахунку фактичних капітальних вкладень за період.

#### **4. Розрахунок бази нарахування портових зборів.**

4.1. Портові збори справляються за одиницю валової місткості судна (GT), зазначену в Міжнародному Обмірному свідоцтві або Обмірному свідоцтві класифікаційного товариства.

4.2. Для суден, валова місткість яких не вказана в судових документах, валова місткість розраховується за формулою (4.2.1), встановленою відповідно до Розділу 3 Міжнародної конвенції про обмірювання суден 1969 року:

$$GT = K_1 V, \quad (4.2.1)$$

де



$K_1$  - коефіцієнт із таблиці Додатка 2 Міжнародної конвенції про обмірювання суден – 1969 року. При проміжному значенні  $V$  використовується коефіцієнт  $K_1$  для найближчого табличного значення  $V$ .

Коефіцієнт  $K_1$  розраховується за формулою (4.2.2)

$$K_1 = (0,2 + 0,02 \lg 10 V) \quad (4.2.2)$$

Об'єм корпусу судна  $V$  розраховується за формулою (4.2.3)

$$V = L \times B \times D \times 0,9, \quad (4.2.3)$$

де:

$V$  - об'єм корпусу судна (кубометрів);

$L$  - довжина (м);

$B$  - ширина (м);

$D$  - висота борту (м).

Значення  $L$ ,  $B$ ,  $D$  зазначені в обмірному свідоцтві.

4.3. З метою визначення прогнозного показника суднообігу морського порту враховуються:

прогноз суднообігу усіх об'єктів, які розташовані у межах акваторії морського порту та/або повинні бути включені до меж морського порту, акваторією якого вони користуються при здійсненні будь-яких видів діяльності. При цьому враховуються як вже працюючі об'єкти, так і такі, що передбачено ввести в експлуатацію протягом проміжку часу, який входить до прогнозованого періоду;

прогноз частки суднообігу, пов'язаної із проходженням суден через акваторію морського порту у напрямку інших морських портів чи терміналів та/або річкових портів чи терміналів.

Для здійснення прогнозу акваторія морського порту розглядається як єдиний об'єкт у межах, визначених та наданих у користування згідно діючого законодавства, враховуючи усі її ділянки, якірні стоянки, внутрішні підхідні канали, внутрішній та зовнішній рейд, згідно нормативно-правових документів,

які є чинними на момент розрахунку показників для розробки проекту ставок портових зборів.

Прогнозний суднообіг розраховується з урахуванням того, що корабельний, каналний за проходження судноплавними каналами міжнародного та державного значення, санітарний, маяковий та адміністративний портові збори не справляються з таких суден та плавучих об'єктів під прапором будь-яких країн:

військових кораблів, враховуючи кораблі прикордонної охорони;

госпітальних суден;

наукових, навчальних суден (за умов використання виключно за спеціалізацією);

гідрографічних (лоцмейстерських) суден (за умов використання для забезпечення навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства);

суден, що прямують виключно на ремонт та з ремонту до/із судноремонтних підприємств України, без здійснення вантажних та/або пасажирських операцій у межах акваторії морського порту перед та/або після ремонту та суден, які проходять ходові випробування;

яхт, вітрильних суден, спортивних суден, пасажирських суден, які віднесено до суден внутрішнього плавання та які здійснюють перевезення виключно між морськими та/або річковими портами та/або терміналами України;

риболовних суден, що не виконують будь які вантажні операції;

суден, що належать та/або орендуються підприємством - балансоутримувачем акваторії морського порту, та використовуються для здійснення діяльності, що визначена законодавством метою утворення цього підприємства;

суден, що заходять у морський порт виключно для виконання операцій із ліквідації наслідків стихійного лиха, пошуку та/або рятування людей, зміни екіпажу, отримання судового постачання, у зв'язку із неможливістю

здійснювати плавання внаслідок погодних умов та/або технічних причин, що утворюють загрозу для екіпажу та/або пасажирів та/або судна та/або вантажу;

суден, що належать та/або орендуються КП «МІРС» (за умов використання виключно для забезпечення функціонування національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України);

суден, які здійснюють діяльність за замовленням балансоутримувача акваторії морського порту, а саме судна технічного, днопоглиблювального, підводно-технічного, аварійно-рятувального флоту, криголами.

Для розрахунку проекту ставок судна та плавучі споруди із наведеними ознаками не включаються у показники прогнозованого суднообігу.

#### 4.4. Розрахункова оцінка прогнозованого вантажообігу та суднообігу.

4.4.1. На першому етапі виконується прогнозна оцінка обсягів вантажних та пасажирських потоків, які будуть проходити через морські порти у періоді, який є об'єктом прогнозування. Для цього використовуються наступні відомості:

експертні оцінки, опитування, відомості, надані суб'єктами господарювання, що мають виробничі об'єкти та здійснюють діяльність у межах акваторії кожного морського порту, та тими, що використовують акваторію морського порту для здійснення діяльності поза її межами;

показники державних стратегічних планів розвитку національної транспортної системи, зокрема, морських портів, цільових програм розвитку виробництва певних галузей (наприклад, гірничо-металургійного комплексу, енергетики, сільського господарства тощо);

статистичні дані стосовно обсягів виробництва продукції основних галузей, експорту та імпорту основних товарних груп, обсягів світової та регіональної зовнішньої торгівлі;

показники прогнозів соціально-економічного розвитку країни, макроекономічні показники, у тому числі прогнози, розроблені державними установами, вітчизняними та закордонними експертами;

порівняльний аналіз прогнозованих обсягів виробництва основних галузей національної економіки та внутрішнього споживання (із урахуванням утворення резервів) та визначення потенційних залишків, які можуть бути експортовані та/або визначення браку товарних обсягів певних виробничих ресурсів та виявлення потенційних обсягів імпорту (із урахуванням наявних резервів);

оцінка потенційних обсягів транзитних вантажопотоків з урахуванням потреб у транспортних послугах країн – потенційних транзитерів, враховуючи наявні можливості їх національних транспортних систем та альтернативні маршрути транспортування.

4.4.2. На другому етапі виконується оцінка перспектив розподілу вантажопотоків між морськими портами. При цьому враховуються:

зменшення обсягів за рахунок частки вантажопотоків, що рухаються виключно сухопутними транспортом, без застосування морських перевезень;

наявний на момент розробки прогнозу розподіл вантажопотоків між морськими портами, показники динаміки та структури вантажообігу за період не менше 10 років, що передує року розробки проекту ставок портових зборів, який дозволяє провести ретроспективний аналіз розподілу вантажної бази між морськими портами та виявити тенденції розвитку вантажної бази на середньострокову (п'ятирічну) перспективу;

наявний на момент розробки прогнозу розподіл пасажиропотоків між морськими портами та статистичні показники за період не менше 10 років, що передує року розробки проекту ставок портових зборів, який дозволяє провести ретроспективний аналіз та виявити тенденції розвитку пасажиропотоку на середньострокову (п'ятирічну) перспективу;

затверджені плани розвитку потужностей певної спеціалізації у морських портах;

обмеження, які стримують розвиток вантажопотоків та/або пасажиропотоків через певний морський порт (особливості морського порту, стан та пропускна здатність об'єктів залізничного та автодорожнього сполучення, наявність обмежень з боку органів державного контролю обробляти певні категорії вантажів або пасажирів тощо).

Для нового морського порту (морського терміналу), який у період прогнозування вводиться в експлуатацію, прогнозна оцінка його вантажообігу розраховується наступним чином:

якщо прогнозується надлишкова пропозиція певного ( $i$  – го) вантажопотоку, тобто сумарні виробничі потужності відповідної спеціалізації усіх форм власності, які визначені із урахуванням нового морського порту (морського терміналу), в Україні є нижчими за прогнозований попит з переробки певних вантажопотоків на такі потужності, прогнозний показник вантажообігу враховується на рівні виробничої потужності нового морського порту (морського терміналу);

якщо прогнозується надлишкова пропозиція портових потужностей із переробки певного ( $i$ -го) вантажопотоку, тобто сумарні виробничі потужності відповідної спеціалізації усіх форм власності, які визначені із урахуванням нового морського порту (морського терміналу), є вищими за прогнозований попит з переробки певних вантажопотоків на такі потужності, прогнозний показник вантажообігу розраховується на рівні виробничої потужності нового морського порту (морського терміналу), скорегованого на коефіцієнт, що враховує вплив дефіциту вантажопотоку та визначається за формулою (4.4.1):

$$K_{\text{попит}} = \frac{\sum Q_i}{\sum P_i} \quad (4.4.1), \quad \text{де}$$

$\sum Q_i$  – прогнозована сума  $i$  – го вантажопотоку.

$\sum P_i$  – сума пропускну́ї здатності (виробничої потужності) з переробки  $i$  – го вантажопотоку.

4.4.3. На третьому етапі здійснюється розрахунок прогнозу суднообігу, який буде враховано при визначенні проекту ставок портових зборів.

У якості розрахункового судна відповідної спеціалізації обираються судна із параметрами, які відповідають:

параметрам гідротехнічних споруд морського порту, наявним на момент здійснення розрахунку проекту ставок портових зборів;

параметрам, які планується досягнути при реалізації проектів розвитку гідротехнічних споруд морського порту протягом терміну, на який розраховуються ставки портових зборів.

Структура суднообігу за спеціалізацією суден має відповідати структурі прогнозованого вантажообігу морського порту за номенклатурою основних вантажопотоків та пасажиропотоків.

4.4.4. У випадку, якщо на момент розрахунку ставок портових зборів діють державні нормативно-правові акти, які передбачають звільнення від портових зборів суден у каботажному плаванні, або встановлення їх на рівні, нижчому ставок суден у закордонному плаванні на певний відсоток, це враховується у формулі розрахунку валової місткості суден.

## **5. Визначення прогнозного показника сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься портові збори.**

5.1. Прогнозні показники сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься портові збори кожного окремого періоду (року) з першого по п'ятий включно ( $GT_N$ ), у загальному вигляді для розрахунку ставок портових зборів розраховуються за формулою (5.1.1):

$$\begin{aligned}
 GT_N = & [GT_N \text{ балкер} + GT_N \text{ танкер} + GT \text{ контейнеровоз} + \\
 & + GT_N \text{ накатні, наплавні, худобовози} + GT_N \text{ пасажирські, вантажопасажирські, пороми} + \\
 & + GT_N \text{ інші вантажні судна} + GT_N \text{ кабогаж}] \quad (5.1.1.)
 \end{aligned}$$

де

$N$  – номер року, на який визначаються прогнозні показники, має цілочисельні значення від 1 до 5;

$GT_N$  балкер – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) суден типу балкер, враховуючи комбіновані судна для перевезення сухих та наливних вантажів (типу нафторудовози), що здійснюють закордонне плавання та які перетинають межі акваторії морського порту з метою здійснення та/або після здійснення вантажних операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту та/або рухаються акваторією цього морського порту з метою виконання та/або після виконання вантажних операцій у іншому морському порту та/або морському терміналі;

$GT_N$  танкер – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) суден типу танкер для перевезення будь-яких вантажів наливом (у тому числі судна для скрапленого гасу, хімічних, нафтохімічних вантажів, сирові нафти, нафтопродуктів, наливних харчових вантажів рослинного та тваринного походження), що здійснюють закордонне плавання та які перетинають межі акваторії морського порту з метою здійснення та/або після здійснення вантажних операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту та/або рухаються акваторією цього морського порту з метою виконання та/або після виконання вантажних операцій у іншому морському порту та/або морському терміналі;

$GT_N$  контейнеровоз – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) суден типу контейнеровоз (у тому числі судна, переобладнані для перевезення контейнерів та судна, що спроектовані для перевезення контейнерів та здійснюють у морському порту вантажні операції виключно із навантаження та/або розвантаження контейнерів), що здійснюють закордонне плавання та які перетинають межі акваторії морського порту з метою здійснення та/або після здійснення вантажних операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту та/або рухаються акваторією цього морського порту з метою виконання

та/або після виконання вантажних операцій у іншому морському порту та/або морському терміналі;

$GT_N$  накатні, наплавні, худобовози – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) вантажних суден із накатним способом перевантаження (ро-ро), ліхтеровози, худобовози, інші судна із горизонтальним способом виконання перевантажувальних робіт, крім суден, які виконують пасажирські операції, у тому числі такі, що мають пасажирське свідоцтво, які здійснюють закордонне плавання та які перетинають межі акваторії морського порту з метою здійснення та/або після здійснення вантажних операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту та/або рухаються акваторією цього морського порту з метою виконання та/або після виконання вантажних операцій у іншому морському порту та/або морському терміналі;

$GT_{N\text{пасажирські, вантажопасажирські, пороми}}$  – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) пасажирських, вантажопасажирських суден, автомобільних та залізничних суден-порохів, які пристосовані для перевезення вантажів та пасажирів, виконання пасажирських та/або вантажних і пасажирських операцій, у тому числі такі, що мають пасажирське свідоцтво, які здійснюють закордонне плавання та які перетинають межі акваторії морського порту з метою здійснення та/або після здійснення вантажних та/або пасажирських операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту та/або рухаються акваторією цього морського порту з метою виконання та/або після виконання вантажних та/або вантажних і пасажирських операцій у іншому морському порту та/або морському терміналі;

$GT_N$  інші вантажні судна – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) інших вантажних суден (враховуючи каравани, барже-буксирні склади, риболовні судна, що здійснюють перевантажувальні операції) та плавучих споруд, що здійснюють закордонне плавання та які перетинають межі акваторії морського порту з метою здійснення та/або після здійснення вантажних операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту та/або рухаються



акваторією цього морського порту з метою виконання та/або після виконання вантажних операцій у іншому морському порту та/або морському терміналі;

$GT_{\text{каботаж}}$  – прогнозний показник сумарного грот-тоннажу (GT) вантажних суден будь-якої спеціалізації (враховуючи каравани, барже-буксирні склади), пасажирських суден (крім пасажирських суден, що віднесено до суден внутрішнього плавання та здійснюють перевезення виключно між морськими та/або річковими портами та/або терміналами України) та плавучих споруд, що здійснюють каботажне плавання, та які перетинають межі акваторії морського порту з метою здійснення та/або після здійснення вантажних та/або пасажирських операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту та/або рухаються акваторією цього морського порту з метою виконання та/або після виконання вантажних операцій у іншому морському порту та/або морському терміналі.

Для розрахунку ставок корабельного портового збору, диференційованих за типом суден, прогнозні показники сумарного грот-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься корабельний збір кожного окремого періоду (року) з першого по п'ятий включно ( $GT_N$ ), доповнюються у розрахунку відповідними коефіцієнтами. Загальний показник сумарного грот-тоннажу суден відповідного періоду ( $GT_N \text{ коефіцієнт}$ ) визначається за формулою (5.1.1.1):

$$GT_N \text{ коефіцієнт} = [k_{\text{балкер}} \times GT_N \text{ балкер} + k_{\text{танкер}} \times GT_N \text{ танкер} + k_{\text{контейнер}} \times GT_{\text{контейнеровоз}} + k_{\text{ро-ро}} \times GT_N \text{ накатні, наплавні, худобовози} + k_{\text{пасажир}} \times GT_{\text{пасажирські, вантажопасажирські, пороми}} + k_{\text{інші}} \times GT_N \text{ інші вантажні судна} + k_{\text{каботаж}} \times GT_{\text{каботаж}}] \quad (5.1.1.1)$$

Коефіцієнти  $k_{\text{балкер}}$ ,  $k_{\text{танкер}}$ ,  $k_{\text{контейнер}}$ ,  $k_{\text{ро-ро}}$ ,  $k_{\text{пасажир}}$ ,  $k_{\text{інші}}$  розраховуються шляхом порівняння коефіцієнтів, які відображають вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів суден типу балкер та суден іншої спеціалізації. Визначаються на єдиному у межах України рівні наступним чином за формулами (5.1.2), (5.1.3), (5.1.4), (5.1.5), (5.1.6), (5.1.7) відповідно:

$$k_{\text{балкер}} = k_1 / k_1 \quad (5.1.2)$$

$$k_{\text{танкер}} = k_2 / k_1 \quad (5.1.3)$$

$$k_{\text{контейнер}} = k_3 / k_1 \quad (5.1.4)$$

$$k_{\text{ро-ро}} = k_4 / k_1 \quad (5.1.5)$$

$$k_{\text{пасажир}} = k_5 / k_1 \quad (5.1.6)$$

$$k_{\text{інші}} = k_6 / k_1 \quad (5.1.7)$$

$k_1$  – коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден типу балкер, враховуючи комбіновані судна для перевезення сухих та наливних вантажів (типу нафторудовози), на здатність забезпечувати перевезення вантажів.

$k_2$  – коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден типу танкер для перевезення будь-яких вантажів наливом (у тому числі судна для скрапленого газу, хімічних, нафтохімічних вантажів, сирови нафти, нафтопродуктів, наливних харчових вантажів рослинного та тваринного походження), на здатність забезпечувати перевезення вантажів.

$k_3$  – коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден типу контейнеровоз (у тому числі судна, переобладнані для перевезення контейнерів та судна, що спроектовані для перевезення контейнерів та здійснюють у морському порту вантажні операції виключно із навантаження та/або розвантаження контейнерів), на здатність забезпечувати перевезення вантажів.

$k_4$  – коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден із накатним способом перевантаження (ро-ро), ліхтеровози, худобовози, інші судна із горизонтальним способом виконання перевантажувальних робіт, крім суден, які виконують вантажні та/або пасажирські операції у тому числі такі, що мають пасажирське свідоцтво, на здатність забезпечувати перевезення вантажів.

$k_5$  – коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції пасажирських, вантажопасажирських суден, автомобільних та залізничних

суден-поромів, які пристосовані для перевезення вантажів та пасажирів, виконання вантажних та/або пасажирських операцій, у тому числі такі, що мають пасажирське свідоцтво, на здатність забезпечувати перевезення вантажів та/або пасажирів.

$k_6$  – коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції інших вантажних суден (враховуючи каравани, барже-буксирні склади, риболовні судна, що здійснюють перевантажувальні операції) та плавучих споруд, на здатність забезпечувати перевезення вантажів.

Коефіцієнти  $k_1, k_2, k_3, k_4, k_5, k_6$  розраховуються для всіх морських портів за формулою (5.1.8)

$$k_n = \frac{\sum DW_n}{\sum GT_n} \quad (5.1.8), \text{ де}$$

$\sum DW_n$  – загальний (сумарний) дедвейт суден певного типу, що здійснюють закордонне плавання, який оброблено у морських портах за трирічний період, що передує року розробки ставок портових зборів;

$\sum GT_n$  – загальний (сумарний) gros-тоннаж суден певного типу, що здійснюють закордонне плавання, який оброблено у морських портах за трирічний період, що передує року розробки ставок портових зборів.

$k_{\text{каботаж}}$  – у випадку, якщо на момент розрахунку ставок портових зборів діють державні нормативно-правові акти, які передбачають звільнення від портових зборів суден у каботажному плаванні, або встановлення їх на рівні, нижчому ставок суден у закордонному плаванні на певний відсоток, формула (5.1.1) доповнюється коефіцієнтом  $k_{\text{каботаж}}$ , що відображає вплив державних нормативно-правових актів та приймає відповідне значення ( $0 \leq k_{\text{каботаж}} \leq 1$ ). Коефіцієнт  $k_{\text{каботаж}}$  застосовується до gros-тоннажу суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу, без урахування коефіцієнтів  $k_{\text{балкер}}, k_{\text{танкер}}, k_{\text{контейнер}}, k_{\text{ро-ро}}, k_{\text{пасажир}}, k_{\text{інші}}$ .

5.2. Визначення прогнозного показника сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься портовий каналний збір.

Прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься каналний збір кожного окремого періоду (року) з першого по п'ятий рік включно  $GT_N$  має структуру за формулою (5.2.1).

$$GT_N = \sum GT_{N \text{ вант та пас порт}} + \sum GT_{N \text{ транзит}} \quad (5.2.1)$$

де

$GT_{N \text{ вант та пас порт}}$  – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) по роках, який було розраховано за формулою 5.1.1 по суднам, які проходять судноплавним каналом державного або міжнародного значення та входять та/або виходять до/із акваторії морського порту/морського терміналу у межах України;

$GT_{N \text{ транзит}}$  - прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) по роках, суден, що проходять транзитом судноплавні канали міжнародного значення.

У випадку, якщо на момент розрахунку ставок портових зборів діють державні нормативно-правові акти, які передбачають звільнення від портових зборів суден у каботажному плаванні, або встановлення їх на рівні, нижчому ставок суден у закордонному плаванні на певний відсоток, формула (5.2.1) доповнюється коефіцієнтом  $k_{\text{каботаж}}$ , що відображає вплив державних нормативно-правових актів та приймає відповідне значення ( $0 \leq k_{\text{каботаж}} \leq 1$ ), та приймає вигляд (5.2.1.1). Коефіцієнт  $k_{\text{каботаж}}$  застосовується до gros-тоннажу суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу.

$$GT_N = \sum GT_{N \text{ вант та пас порт закорд. плав.}} + \sum k_{\text{каботаж}} GT_{N \text{ вант та пас порт кабот. плав.}} + \sum GT_{N \text{ транзит закорд. плав.}} + \sum k_{\text{каботаж}} GT_{N \text{ транзит кабот. плав.}} \quad (5.2.1.1)$$

При визначенні прогнозного показника сумарного gros-тоннажу (GT) по роках для кожного із судноплавних каналів державного або міжнародного значення необхідно врахувати наступні особливості. Прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) по суднах, що рухаються судноплавним каналом та проходять в/із морський(ого) порт(у), в/із морський(ого) термінал(а) по роках повинен відображати прогнозні значення gros-тоннажу (GT) відповідно

до відрізків каналу (колін), які проходять судна в/із морський(ого) порт(у), в/із морський(ого) термінал(а).

Для БДЛК та ХМК:

GT<sub>N</sub> вант та пас порт (1-4) по суднах, що проходять 1-4 коліна (в/із морський(ого) термінала Очаків);

GT<sub>N</sub> вант та пас порт (1-5 та ХМК) по суднах, що проходять 1-5 коліна БДЛК та ХМК для проходу в/із морський(ого) порту Херсон;

GT<sub>N</sub> вант та пас порт (1-9) по суднах, що проходять 1-9 коліна (в/із морський(ого) термінал (а) Миколаївського глиноземного заводу);

GT<sub>N</sub> вант та пас порт (1-11) по суднах, що проходять 1-11 коліна (в/із морський(ого) порт(у) Ольвія (Октябрськ), в/із морський(ого) термінал(а) ТОВ «МСП Ніка-Тера», в/із причали(ів) заводу «Океан»);

GT<sub>N</sub> вант та пас порт (1-12) по суднах, що проходять 1-12 коліна (в/із морський(ого) порт(у) Миколаїв, в/із морський(ого) термінал(а) ТОВ «Сільськогосподарське підприємство «Нібулон», в/із ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод», в/із філію ПАТ «СК «Укррічфлот» «Миколаївський річковий порт», для обслуговування у межах рейдового портопункту 2 (водний простір річки Південний Буг у районі «Дідові Хати»).

Для КЄК:

GT<sub>N</sub> вант та пас порт по суднах, що проходять КЄК для проходу в/із морський(ого) порту Бердянськ, в/із морський(ого) порту Маріуполь, в/із морський(ого) термінал(а) заводу «Азовсталь»;

GT<sub>N</sub> вант та пас порт по суднах, що проходять КЄК для проходу в/із морський(ого) порту Керч;

GT<sub>N</sub> транзит – прогнознний показник сумарного грос-тоннажу (ГТ) по роках суден, які проходять КЄК транзитом, у тому числі для суден, що заходять (виходять) у порт (з порту) Кавказ.

Для ГСХ та каналу Прорва прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) по суднах, що рухаються каналом визначається в цілому по усіх суднах, з яких справляється каналний збір за прохід каналом.

Прогнозний суднообіг для визначення каналного збору за проходження судноплавними каналами державного та міжнародного значення розраховується з урахуванням того, що каналний збір не сплачується тими ж категоріями суден, що і корабельний портовий збір.

5.3. Визначення прогнозного показника сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься причальний портовий збір

Прогнозний суднообіг для визначення ставок причального портового збору розраховується з урахуванням того, що причальний збір у морських портах не справляється з таких суден та плавучих об'єктів:

військових кораблів, враховуючи кораблі прикордонної охорони під прапором України;

госпітальних суден під прапором будь-яких країн;

наукових, навчальних суден під прапором будь-яких країн (за умов використання виключно за спеціалізацією);

гідрографічних (лоцмейстерських) суден (за умов використання для забезпечення навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства);

суден, що належать та/або оренднуються підприємством - балансоутримувачем акваторії морського порту, та використовуються для здійснення діяльності, що визначена законодавством метою утворення цього підприємства;

суден під прапором будь-якої країни, які здійснюють діяльність за замовленням балансоутримувача акваторії морського порту, а саме судна технічного, днопоглиблювального, підводно-технічного, аварійно-рятувального флоту, криголами;

суден, що належать та/або оренднуються КП «МПРС» під прапором будь-яких країн (за умов використання виключно для забезпечення функціонування

національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України).

Прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься причальний збір у морському порту кожного окремого періоду (року)  $GT_N$  має структуру за формулою (5.3.1).

$$GT_N = [k_{1\text{борт}} \times GT_{N \text{ вантажні та пасажирські}} \times t \text{ сер. вантажні та пасажирські} + \\ + 0,5 \times k_{2\text{борт}} \times GT_{N \text{ вантажні та пасажирські}} \times t \text{ сер. вантажне та пасажирське} + \\ + k_3 \times GT_{\text{відстій}} \times t \text{ сер. відстій без операцій} + k_4 \times GT_{\text{інші}} \times t \text{ сер. інші}]$$

(5.3.1)

де

$N$  – номер року, на який визначаються прогнозні показники, має цілочисельні значення від 1 до 5;

$GT_{N \text{ вантажні та пасажирські}}$  – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) по роках, який було розраховано за формулою 5.1.1;

$k_{1\text{борт}}$  – коефіцієнт, що характеризує питому вагу суден, які обробляються біля причалів, без постановки носом чи кормою та не по варіанту «борт – борт»;

$k_{2\text{борт}}$  – коефіцієнт, що характеризує питому вагу суден, які обробляються біля причалів із постановкою носом чи кормою, або за варіантом «борт – борт»;

$k_3$  – коефіцієнт, що характеризує питому вагу суден, які здійснюють відстій біля причалу без виконання вантажних та/або пасажирських операцій;

$k_4$  – коефіцієнт, що характеризує питому вагу суден, які здійснюють стоянку та/або відстій біля причалу зі сплатою причального збору;

$k_{1\text{борт}}$ ,  $k_{2\text{борт}}$ ,  $k_3$ ,  $k_4$  виражаються десятковим дробом, приймають значення від 0 до 1,0 та визначаються за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів; сума коефіцієнтів  $k_{1\text{борт}}$ ,  $k_{2\text{борт}}$ ,  $k_3$ ,  $k_4$  завжди дорівнює одиниці;

коефіцієнт «0,5» враховує, що для суден, які обробляються біля причалів із постановкою до причалу носом чи кормою, або за варіантом «борт – борт», причальний збір застосовується із коефіцієнтом 0,5;

$GT_{\text{відстій}}$  – середньорічний показник сумарного gros-тоннажу (GT) вантажних та/або суден, які здійснюють відстій біля причалу без виконання вантажних та/або пасажирських операцій, а також вантажних та/або пасажирських суден, які здійснювали у морському порту виключно операції із бункерування, ремонту власними силами біля причалу. Визначається за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів;

$GT_{\text{інші}}$  – середньорічний показник сумарного gros-тоннажу (GT) усіх інших суден, які здійснюють стоянку та/або відстій біля причалу зі сплатою причального збору. Визначається за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів;

$t_{\text{сер. вантажні та пасажирські}}$  – середньорічний показник часу використання причального фронту одним судном для здійснення вантажних та/або пасажирських операцій, годин. Визначається за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів;

$t_{\text{сер. відстій без операцій}}$  – середньорічний показник часу використання причального фронту одним судном для вантажних та/або пасажирських суден, які здійснюють відстій біля причалу без виконання вантажних та/або пасажирських операцій, а також вантажних та/або пасажирських суден, які здійснювали у морському порту виключно операції із бункерування, ремонту власними силами біля причалу, годин. Визначається за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів;

$t_{\text{сер. відстій без операцій}}$  – середньорічний показник часу використання причального фронту одним судном для усіх інших суден, які здійснюють стоянку та/або відстій біля причалу зі сплатою причального збору, годин.



Визначається за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів.

У випадку, якщо на момент розрахунку ставок портових зборів діють державні нормативно-правові акти, які передбачають звільнення від портових зборів суден у каботажному плаванні, або встановлення їх на рівні, нижчому ставок суден у закордонному плаванні на певний відсоток, формула (5.3.1) доповнюється коефіцієнтом  $k_{\text{каботаж}}$ , що відображає вплив державних нормативно-правових актів та приймає відповідне значення ( $0 \leq k_{\text{каботаж}} \leq 1$ ), та приймає вигляд (5.3.1.1). Коефіцієнт  $k_{\text{каботаж}}$  застосовується до грот-тоннажу суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу.

$$\begin{aligned}
 GT_N = & [k_1 \text{борт} \times (GT_N \text{ вант. та пас закорд. плав.} + k_{\text{каботаж}} GT_N \text{ вант та пас порт кабот. плав.}) \\
 & \times t \text{ сер. вантажні та пасажирські} + 0,5 \times k_2 \text{борт} \times (GT_N \text{ вант. та пас закорд. плав.} + \\
 & + k_{\text{каботаж}} GT_N \text{ вант та пас порт кабот. плав.}) \times t \text{ сер. вантажні та пасажирські} + \\
 & + k_3 (GT_N \text{ вант. та пас закорд. плав.} + k_{\text{каботаж}} GT_N \text{ вант та пас порт кабот. плав.}) \times \\
 & \times t \text{ сер.відетій без операцій} + k_4 GT_{\text{інші}} \times t \text{ сер. інші}] \quad (5.3.1.1)
 \end{aligned}$$

5.4. Визначення прогнозного показника сумарного грот-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься санітарний збір

Прогнозний показник сумарного грот-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься санітарний збір кожного окремого періоду (року)  $GT_N$  має структуру за формулою (5.4.1).

$$\begin{aligned}
 GT_N = & [k_{\text{без устаткування}} \times GT_N \text{ вантажні} \times t \text{ сер. вантажні} + \\
 & + 0,5 \times k_{\text{устаткування}} \times GT_N \text{ вантажні} \times t \text{ сер. вантажні}] \quad (5.4.1)
 \end{aligned}$$

де

$N$  – номер року, на який визначаються прогнозні показники, має цілочисельні значення від 1 до 5;

$GT_N$  вантажні – прогнозний показник сумарного грот-тоннажу (GT) по роках, який було розраховано за формулою 5.1.1, але без урахування

GT<sub>Нпасажирські, вантажопасажирські, пороми</sub> та сумарного GT<sub>несамохідних плавзасобів (барж)</sub>. Прогнозний суднообіг для визначення санітарного збору розраховується з урахуванням того, що санітарний збір у морських портах не справляється з таких же категорій суден, з яких не справляється корабельний збір, а також з пасажирських, вантажопасажирських суден, автомобільних та залізничних суден-поромів, які пристосовані для перевезення вантажів та пасажирів, виконання пасажирських та/або вантажних операцій у тому числі таких, що мають пасажирське свідоцтво;

$k_{\text{без устаткування}}$  – коефіцієнт, що характеризує питому вагу суден, які не обладнані природоохоронним устаткуванням - сепаратором лляльних вод, установкою для біологічної очистки стічних вод, інсинератором для спалювання сміття та/або подрібнювачем та пресом, для зменшення об'єму утвореного сміття для повної утилізації всіх видів суднових відходів і забруднень та не мають міжнародних свідоцтв про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами і свідоцтво про запобігання забрудненню сміттям. Виражається десятковим дрібом, приймає значення:  $0 \leq k_{\text{без устаткування}} \leq 1,0$  та визначається за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів;

$k_{\text{устаткування}}$  – коефіцієнт, що характеризує питому вагу суден, що обладнані природоохоронним устаткуванням - сепаратором лляльних вод, установкою для біологічної очистки стічних вод, інсинератором для спалювання сміття та/або подрібнювачем та пресом, для зменшення об'єму утвореного сміття для повної утилізації всіх видів суднових відходів і забруднень та мають міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами і свідоцтво про запобігання забрудненню сміттям (екологічно чистим). Виражається десятковим дрібом, приймає значення:  $0 \leq k_{\text{устаткування}} \leq 1,0$  та визначається за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів. Сума коефіцієнтів  $k_{\text{без устаткування}}$  та  $k_{\text{устаткування}}$  завжди дорівнює одиниці;

коефіцієнт «0,5» враховує, що для суден, які обладнані природоохоронним устаткуванням - сепаратором лляльних вод, установкою для біологічної очистки стічних вод, інсинератором для спалювання сміття та/або подрібнювачем та пресом, для зменшення об'єму утвореного сміття для повної утилізації всіх видів суднових відходів і забруднень та мають міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами і свідоцтво про запобігання забрудненню сміттям (екологічно чистим), ставка санітарного збору застосовується із коефіцієнтом 0,5;

$t$  сер. вантажні – середньорічний показник перебування у межах морського порту суден, з яких справляється санітарний збір, діб. Визначається за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів.

У випадку, якщо на момент розрахунку ставок портових зборів діють державні нормативно-правові акти, які передбачають звільнення від портових зборів суден у каботажному плаванні, або встановлення їх на рівні, нижчому ставок суден у закордонному плаванні на певний відсоток, формула (5.4.1) доповнюється коефіцієнтом  $k_{\text{каботаж}}$ , що відображає вплив державних нормативно-правових актів та приймає відповідне значення ( $0 \leq k_{\text{каботаж}} \leq 1$ ), та приймає вигляд (5.4.1.1). Коефіцієнт  $k_{\text{каботаж}}$  застосовується до грот-тоннажу суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу.

$$GT_N = [k_{\text{без устаткування}} \times (GT_N \text{ вант. закорд. плав.} + k_{\text{каботаж}} GT_N \text{ вант кабот. плав}) \times t \text{ сер. вантажні} + 0,5 \times k_{\text{устаткування}} \times (GT_N \text{ вант. закорд. плав.} + k_{\text{каботаж}} GT_N \text{ вант кабот. плав}) \times t \text{ сер. Вант.}] \quad (5.4.1.1)$$

5.5. Визначення прогнозного показника сумарного грот-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься адміністративний збір.

Прогнозний показник сумарного грот-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься адміністративний збір кожного окремого періоду (року)  $GT_N$  має структуру за формулою (5.5.1).

$$GT_N = \sum GT_N \text{ вантажні та пасажирські} \quad (5.5.1)$$

де

$N$  – номер року, на який визначаються прогнозні показники, має цілочисельні значення від 1 до 5;

$GT_N$  вантажні та пасажирські – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) по роках для кожного морського порту України, який було розраховано за формулою 5.1.1.

У випадку, якщо на момент розрахунку ставок портових зборів діють державні нормативно-правові акти, які передбачають звільнення від портових зборів суден у каботажному плаванні, або встановлення їх на рівні, нижчому ставок суден у закордонному плаванні на певний відсоток, формула (5.5.1) доповнюється коефіцієнтом  $k_{\text{каботаж}}$ , що відображає вплив державних нормативно-правових актів та приймає відповідне значення ( $0 \leq k_{\text{каботаж}} \leq 1$ ), та приймає вигляд (5.5.1.1). Коефіцієнт  $k_{\text{каботаж}}$  застосовується до gros-тоннажу суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу.

$$GT_N = \sum GT_{N \text{ вантаж. та пасаж. закорд плав.}} + \sum k_{\text{каботаж}} GT_{N \text{ вантаж. та пасаж. кабот. плав.}} \quad (5.5.1.1)$$

5.6. Визначення прогнозного показника сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься маяковий збір.

Прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься маяковий збір кожного окремого періоду (року)  $GT_N$  має структуру за формулою (5.6.1).

$$GT_N = \sum GT_{N \text{ вантажні та пасажирські маяк}} \quad (5.6.1)$$

де

$N$  – номер року, на який визначаються прогнозні показники, має цілочисельні значення від 1 до 5;

$GT_N$  вантажні та пасажирські – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) по роках для кожного морського порту України, який було розраховано за формулою 5.1.1.

У випадку, якщо на момент розрахунку ставок портових зборів діють державні нормативно-правові акти, які передбачають звільнення від портових зборів суден у каботажному плаванні, або встановлення їх на рівні, нижчому ставок суден у закордонному плаванні на певний відсоток, формула (5.6.1) доповнюється коефіцієнтом  $k_{\text{каботаж}}$ , що відображає вплив державних нормативно-правових актів та приймає відповідне значення ( $0 \leq k_{\text{каботаж}} \leq 1$ ), та приймає вигляд (5.6.1.1). Коефіцієнт  $k_{\text{каботаж}}$  застосовується до грос-тоннажу суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу.

$$GT_N = \sum GT_{N \text{ вант. та пасаж. маяк закорд плав.}} + \sum k_{\text{каботаж}} GT_{N \text{ вант. та пасаж. маяк кабот. плав}} \quad (5.6.1.1)$$

## 6. Розрахунок інвестиційної складової в ставках портових зборів

6.1. Інвестиційна складова визначається на основі розроблених та в установленому порядку затверджених інвестиційних програм для кожного морського порту строком на 5 років, розроблених згідно з планом розвитку кожного морського порту України (далі – інвестиційна програма).

6.2. Рішення про включення або виключення інвестиційної складової в ставках портових зборів, як джерела реалізації проектів капітального характеру, здійснюється національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

6.3. Інвестиційна складова розробляється для корабельного, каналного, санітарного портових зборів, які справляються у морських портах з судновласників та/або суб'єктів господарювання, що діють від їх імені.

6.4. Розрахунок розміру інвестиційної складової в ставках корабельного збору певного морського порту здійснюється на підставі:

загальної вартості реалізації затверджених інвестиційних проектів у відповідному морському порту із урахуванням повернення запозичених коштів, залучених за договорами фінансування інвестиційних проектів, та фінансових витрат за договорами фінансування,

компенсації інвестицій суб'єктам різних форм власності у стратегічні об'єкти державної власності, що розташовані у межах акваторії певного морського порту;

загальної вартості проектів реконструкції, відновлення та модернізації об'єктів інфраструктури загальнодержавного значення.

6.5. Розрахунок розміру інвестиційної складової в ставках каналного збору здійснюється на підставі загальної вартості реалізації затверджених інвестиційних проектів реконструкції, модернізації, капітального будівництва судноплавних каналів державного або міжнародного значення, річкових судноплавних шляхів із урахуванням повернення запозичених коштів, залучених за договорами фінансування інвестиційних проектів, та фінансових витрат за договорами фінансування.

6.6. Розрахунок розміру інвестиційної складової в ставках санітарного збору здійснюється на підставі загальної вартості інвестиційних проектів, що забезпечують модернізацію та розвиток засобів екологічної безпеки та природоохоронного напрямку, які реалізуються у межах акваторій морських портів із урахуванням повернення запозичених коштів, залучених за договорами фінансування інвестиційних проектів, та фінансових витрат за договорами фінансування.

6.7. Встановлення інвестиційної складової в ставках корабельного, каналного та санітарного портового збору здійснюється окремо для кожного морського порту, судноплавного каналу державного або міжнародного значення.

6.8. Прогнозний показник сумарного GT суден, з яких справлятимуться портові збори, встановлюється відповідно до Розділу 5 цієї Методики.

6.9. Розрахунок інвестиційної складової, що справлятиметься разом із базовою ставкою відповідного портового збору.

Інвестиційна складова розраховується за формулою (6.9.1):

$$I_i = (K \times (S_{ip} + S_{il}) + S_{ik} + S_{ic} + F_i) / GT_i \quad (6.9.1)$$

де

$I_i$  – інвестиційна складова відповідного (і-го) портового збору;

$S_{ip}$  – загальна вартість реалізації інвестиційної програми у певному морському порту на п'ять років за рахунок власних коштів від відповідного (і-го) портового збору, з урахуванням ПДВ від неоподаткованих операцій, згідно з податковим законодавством;

$S_{ii}$  – загальний розмір повернення запозичених коштів за п'ять років, використаних на реалізацію інвестиційної програми у певному морському порту, що здійснюється за рахунок відповідного (і-го) портового збору;

$S_{ik}$  – загальний розмір компенсації інвестицій, визначеної шляхом проведення незалежної оцінки вартості підводних гідротехнічних споруд (каналів, операційних акваторій причалів тощо), що були збудовані до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» в межах акваторії морського порту за рахунок приватних інвестицій та внесені до Реєстру гідротехнічних споруд у встановленому законодавством порядку, що здійснюється за рахунок відповідного (і-го) портового збору за п'ять років;

$S_{ic}$  – загальний розмір компенсації інвестицій, без урахування фінансових витрат за договорами фінансування, суб'єктам різних форм власності у стратегічні об'єкти державної власності, що розташовані у межах акваторії певного морського порту, що здійснюється за рахунок відповідного (і-го) портового збору за п'ять років;

$F_i$  – загальний розмір фінансових витрат за договорами фінансування, нарахованих за п'ять років на запозичені кошти, використані на реалізацію інвестиційної програми у певному морському порту, за рахунок відповідного (і-го) портового збору;

$GT_i$  – gros-тоннаж (GT) суден, з яких справлятиметься відповідний (і-й) портовий збір, визначений згідно Розділу 5 цієї Методики;

$K$  – коефіцієнт коригування капітальних вкладень. Визначається за формулою (6.9.2.):

$$K = 1/(1-P) \quad (6.9.2.)$$

де

P – відсоток відрахування чистого прибутку, виражений десятковим дробом.

6.10. Інвестиційна складова затверджується одночасно із затвердженням базової ставки відповідного (і-го) портового збору.

6.11. За рахунок інвестиційної складової в ставках корабельного збору морських портів забезпечується фінансування наступних напрямків:

прямі інвестиції та/або компенсація інвестицій в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України у ремонт, модернізацію, реконструкцію або будівництво, які внесено суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності а також у проекти в порядку та на умовах, що забезпечують розвиток цих об'єктів у межах державно-приватного партнерства;

реалізація проектів, що спрямовані на розвиток акваторії морського порту в цілому та не мають суто індивідуального спрямування на поліпшення умов роботи окремого суб'єкта господарювання;

6.12. За рахунок інвестиційної складової в ставках каналного збору здійснюється фінансування проектів, що спрямовані на розвиток судноплавних каналів державного або міжнародного значення річкових судноплавних шляхів, та не мають суто індивідуального спрямування на поліпшення умов роботи окремого суб'єкта господарювання.

6.13. За рахунок інвестиційної складової в ставках санітарного збору здійснюється фінансування проектів, що забезпечують модернізацію та розвиток засобів екологічної безпеки та природоохоронного напрямку, які реалізуються у межах акваторій морських портів.

За окремим рішенням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і



річкового транспорту, інвестиційна складова в ставках корабельного, каналного та санітарного зборів може бути спрямована на фінансування:

реалізації проектів, що забезпечують модернізацію та розвиток інфраструктури морських портів, судноплавних каналів державного та міжнародного значення у якості засобів підтримки захисту національної безпеки;

реалізації програм захисту державних інтересів у пунктах пропуску через державний кордон у межах морських портів, виконання заходів з запобігання та протидії терористичній загрозі.

6.14. За рахунок інвестиційної складової в структурі ставок портових зборів передбачено фінансування реалізації інвестиційних проектів відповідно до інвестиційної програми з метою:

зростання конкурентоспроможності морських портів України на внутрішньому і міжнародному ринках транспортних послуг;

залучення додаткових вантажопотоків та пасажиропотоків, в тому числі транзиту;

залучення приватних інвестицій для модернізації та створення об'єктів портової інфраструктури на підставі договорів державно-приватного партнерства, концесії, договорів про спільну діяльність, інших інвестиційних договорів;

скорочення часу та спрощення процедури обробки вантажів за рахунок впровадження новітніх інформаційних технологій;

забезпечення безпеки мореплавства, життя і здоров'я людей та господарської діяльності, що провадиться в морському порту, безпечної експлуатації стратегічних об'єктів портової інфраструктури;

забезпечення безперервної виробничої діяльності;

забезпечення екологічної безпеки та природоохоронних заходів відповідно до вимог природоохоронного законодавства, міжнародних договорів;

забезпечення створення достатніх глибин на судноплавних каналах державного та міжнародного значення та в акваторіях морських портів для обслуговування сучасних великотоннажних суден;

модернізації та оновлення портового та допоміжного флоту;

створення додаткових робочих місць;

впровадження прогресивних технологій для скорочення собівартості робіт та послуг.

6.15. Розвиток об'єктів портової інфраструктури морських портів здійснюється відповідно до інвестиційної програми, затвердженої центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сферах морського та річкового транспорту.

6.16. ДП «АМПУ» розробляє та подає на затвердження центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сферах морського та річкового транспорту, проект інвестиційної програми. Зміни до інвестиційної програми розробляються та затверджуються в порядку та в строки, передбачені діючим законодавством України.

## **7. Розробка, експертиза та затвердження інвестиційної програми**

7.1. Інвестиційна програма розробляється відповідно до прогнозованого періоду, який складає 5 років, та планового періоду, що включає наступний календарний рік.

7.2. До прогнозованого періоду інвестиційної програми включаються: техніко-економічні обґрунтування інвестиційних проектів об'єктів портової інфраструктури із визначенням строку окупності та економічного ефекту від їх впровадження;

аналіз впливу інвестиційної програми на структуру та рівень ставок портових зборів;

інша необхідна інформація.

7.3. До планового періоду включається затверджена в установленому порядку проектно-кошторисна документація, або затверджені в установленому порядку розрахунки вартості запланованих витрат.

7.4. Обсяги інвестицій відповідно до інвестиційної програми визначаються з урахуванням технічного стану основних фондів, принципів економічної ефективності та доцільності запровадження відповідних заходів, а також з урахуванням їх впливу на рівень ставок портових зборів.

7.5. При здійсненні аналізу впливу розміру інвестиційної складової на рівень ставок портових зборів в морському порту враховуються такі чинники:

збереження конкурентного середовища надання послуг в морському порту з урахуванням його функціонування в рамках регіонального ринку портових послуг порівняно з морськими портами Азово-Чорноморського басейну;

вплив залучення зовнішнього фінансування як джерел реалізації інвестиційних проектів;

оцінка збільшення та/або зменшення рівня ставок портових зборів із включенням інвестиційної складової на рівні, що пропонується, порівняно із ставками, що діяли у попередньому періоді;

аналіз зовнішніх та внутрішніх чинників, що обмежують введення інвестиційної складової та/або чинників, що свідчать про об'єктивні можливості справляння портових зборів з урахуванням інвестиційної складової в морському порту (в тому числі з урахуванням ринкової позиції порту, його поточного техніко-економічного рівня, наявного обсягу та структури вантажопотоку).

7.6. Інвестиційна програма підлягає затвердженню за квартал до початку планового року.

7.7. Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сферах морського та річкового транспорту,

забезпечує здійснення контролю за виконанням інвестиційної програми та оприлюднює результати моніторингу стану виконання інвестиційної програми.

## **8. Порядок розгляду та включення інвестиційного проекту до інвестиційної програми**

8.1. Інвестицій проект, що включається до інвестиційної програми, проходить наступні стадії:

актуалізація наявних планів розвитку морських портів;

ідентифікація проекту та попередня оцінка відповідно до розробленої проектної документації (техніко-економічне обґрунтування);

затвердження інвестиційного проекту та джерел його фінансування у складі інвестиційної програми для кожного морського порту;

реалізація інвестиційного проекту та моніторинг на етапі реалізації;

оцінка інвестиційного проекту після введення об'єкта в експлуатацію та моніторинг на етапі експлуатації.

8.2. Інвестиційний проект, що пропонується для включення до інвестиційної програми формується у вигляді техніко-економічного обґрунтування та повинен містити наступні дані:

найменування об'єкта капітальних вкладень, що є об'єктом інфраструктури морського порту, у тому числі проекти у відповідності до укладених договорів стосовно компенсації інвестицій в порядку та на умовах, визначеному Кабінетом Міністрів України;

показники, які характеризують підсумковий ефект від прогнозованої оцінки впливу на розвиток вантажної та клієнтської бази;

прогнозованої оцінки впливу на соціальний стан (створення робочих місць);

оцінки впливу проекту на навколишнє середовище (екологічна експертиза);

потужність і інші характеристики об'єкта капітальних вкладень;

суб'єкт, який здійснює реалізацію проекту (замовник);

термін введення в експлуатацію (завершення робіт) об'єкта капітальних вкладень;

обсяги фінансування капітальних вкладень на плановий календарний рік і прогнозований період за рахунок коштів збору та інших джерел фінансування за наявності;

стадія готовності проекту та календарний план-графік його реалізації; пропозиції щодо визначення (зміни) розміру інвестиційної складової з урахуванням принципів (обмежень), встановлених пунктом 7.5 цієї Методики.

8.3. Відбір інвестиційних проектів відбувається з урахуванням пункту 8.5 цієї Методики на основі наступних критеріїв:

показників економічної ефективності;  
прогновної оцінки впливу на розвиток вантажної та клієнтської бази;  
прогновної оцінки впливу на соціальний стан (створення робочих місць);  
оцінки впливу проекту на навколишнє середовище (екологічна експертиза).

8.4. Оцінка інвестиційних проектів передбачає проведення:  
Фінансового аналізу грошових потоків інвестиційного проекту;  
Аналізу вигід та витрат інвестиційного проекту;  
Аналізу ефективності витрат;  
Багатокритеріального аналізу.

8.5. Мета фінансового аналізу полягає в оцінці фінансової доцільності здійснення інвестиційного проекту. Він проводиться для самоокупних інвестиційних проектів та передбачає:

Складання звіту про рух грошових коштів на основі операційних та інвестиційних грошових потоків від реалізації інвестиційного проекту;

Розрахунок ключових показників ефективності інвестиційного проекту:

Чиста приведена вартість (NPV);

Внутрішня ставка дохідності (IRR);

Дисконтований період окупності (DPP);

Індекс прибутковості (PI).

8.6. Звіт про рух грошових коштів складається з операційного та інвестиційного грошового потоку від реалізації інвестиційного проекту.

8.7. Аналітична частина такої оцінки повинна містити таблицю грошових потоків, що відображає грошові надходження і виплати від реалізації інвестиційного проекту.

До можливих грошових надходжень від реалізації інвестиційного проекту відносяться:

додаткові надходження від збільшення вантажо- та пасажиропотоків, в тому числі транзитних вантажопотоків;

додаткові надходження від скорочення часу та спрощення процедури обробки вантажів;

економія витрат в результаті реалізації інвестиційного проекту;

інші приростні надходження, пов'язані з реалізацією інвестиційного проекту.

До можливих грошових виплат від реалізації інвестиційного проекту відносяться:

додаткові грошові витрати від операційної діяльності, пов'язані з реалізацією інвестиційного проекту;

інвестиційні витрати, пов'язані з розробкою інвестиційного проекту;

інвестиційні витрати, пов'язані з реалізацією інвестиційного проекту

8.8. Аналіз вигід та витрат оцінює економічні вигоди та економічні витрати інвестиційного проекту та альтернативних варіантів його реалізації з точки зору національної економіки та інтересів суспільства.

8.9. При проведенні аналізу вигід та витрат використовується загальноприйняті практики монетизації вигід та витрат.

8.10. Аналіз вигід та витрат передбачає розрахунок наступних показників:

- чистої приведеної вартості на основі аналізу вигід і витрат (ENPV);
- співвідношення вигід і витрат (B/C benefit-cost ratio).

8.11. Багатокритеріальний аналіз (МСА) – це аналіз альтернативних варіантів реалізації інвестиційного проекту на підставі вичерпного переліку критеріїв з метою вибору кращої альтернативи.

8.12. Для соціальних, екологічних проектів та проектів, пов'язаних з забезпеченням безпеки мореплавства та наглядом (контролем) за безпекою мореплавства проводиться аналіз ефективності витрат.

8.13. Начальник філії ДП «АМПУ» до 1 березня поточного року проводить збір Ради порту, на якій розглядаються пропозиції всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність в морському порту, щодо розробки чи внесення змін до інвестиційної програми, стану реалізації інвестиційних проектів, розміру інвестиційної складової ставок, що буде включена до ставок портових зборів у випадку затвердження інвестиційних проектів.

8.14. На підставі рішення Ради порту філія ДП «АМПУ» розробляє проект інвестиційної програми чи проект внесення змін до неї, обґрунтування необхідності реалізації інвестиційних проектів, розрахунок розміру інвестиційної складової у ставках портових зборів на прогнозований та плановий період та до 10 червня звітного року надає ДП «АМПУ» відповідні пропозиції.

8.15. У разі наявності суттєвих ризиків, пов'язаних з реалізацією інвестиційного проекту, достатньої пропускної спроможності морського порту для надання визначених в інвестиційному проекті послуг або невідповідності проекту Стратегії розвитку морських портів України, ДП «АМПУ» доопрацьовує відповідні пропозиції протягом 30 календарних днів з дня їх отримання від філії ДП «АМПУ». ДП «АМПУ» надсилає консолідований проект, у який включено інвестиційну програму для кожного морського порту, до 15 липня звітного року центральному органу виконавчої влади, що

забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту.

8.16. Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, протягом 30 календарних днів після отримання консолідованого проекту розглядає та затверджує проект інвестиційної програми для кожного морського порту чи змін до неї, а у разі необхідності направляє відповідні документи на доопрацювання ДП «АМПУ».

## **9. Порядок затвердження інвестиційної складової**

9.1. Для розгляду питання щодо затвердження величини інвестиційної складової до ставок портових зборів ДП «АМПУ» протягом 10 робочих днів з дати отримання від центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту письмового підтвердження про затвердження інвестиційної програми для кожного морського порту надає національній комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту:

резюме проекту, в якому викладено суть намірів від реалізації інвестиційної

програми;

інвестиційну програму для кожного морського порту, оформлену відповідно до положень цієї Методики, та письмове підтвердження про її затвердження центральним органом виконавчої ради, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту.

За необхідністю можуть запитуватися додаткові матеріали, розроблені в рамках цієї Методики, для прийняття рішення, щодо включення інвестиційної складової до ставок портових зборів.



9.2. Після опрацювання зазначених документів національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, протягом 30 календарних днів з дня отримання відповідних документів забезпечує розгляд питання щодо затвердження інвестиційної складової в ставках портових зборів.

9.3. У разі відмови у затвердженні інвестиційної складової національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, письмово повідомляє про це ДП «АМПУ» з наданням відповідних обґрунтувань.

9.4. У разі надання неповного пакета документів національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, залишає питання без розгляду, про що повідомляє ДП «АМПУ» протягом 30 календарних днів з дня отримання документів.

9.5. Розмір інвестиційної складової у складі відповідного портового збору та строк, на який вона встановлюється, затверджується національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, для кожного морського порту.

9.6. Строк від початку нарахування інвестиційної складової у складі портового збору, затвердженої відповідно до умов цієї Методики, до початку реалізації інвестиційного проекту, не може перевищувати 24 місяці.

9.7. У випадку, якщо протягом періоду у 24 місяці не розпочато реалізацію інвестиційного проекту, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, за пропозицією ДП «АМПУ» визначає подальшу доцільність збереження рівня відповідної інвестиційної складової у ставках портових зборів в частині такого інвестиційного проекту. Строк, на який встановлюється інвестиційна складова, затверджена відповідно до умов цієї Методики, визначається виходячи із умов, що інвестиційна складова має забезпечити повну компенсацію інвестованих коштів після завершення реалізації інвестиційного проекту.

## **10. Порядок моніторингу ставок портових зборів.**

10.1. Перегляд рівня ставок портових зборів, визначених згідно Методики, відбувається кожні п'ять років з моменту затвердження ставок портових зборів за підсумками моніторингу економічної ефективності застосування ставок портових зборів протягом періоду їх дії.

10.2. Протягом перших трьох років з моменту затвердження ставок портових зборів, розрахованих згідно з цією Методикою, моніторинг здійснюється щорічно.

10.3. Моніторинг за п'ятирічний та/або річний період здійснюється у другому кварталі року, наступного за звітним.

10.4. Моніторинг економічної ефективності рівня ставок портових зборів здійснюється національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

10.5. У випадку, якщо прогнозований вантажообіг, що був покладений в розрахунок ставок портових зборів відрізняється від досягнутого більш, ніж на 10 відсотків, ставки портових зборів перераховуються з урахуванням частки невиконаного або перевиконаного обсягу вантажообігу.

10.6. У випадку, якщо за результатами моніторингу економічної ефективності рівня ставок портових зборів розрахункова ставка портового збору відрізняється від діючої ставки портового збору у будь-який бік до 20 відсотків, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, залишає за собою прийняття остаточного рішення щодо визначення рівня ставок портових зборів.

10.7. Коригування ставок портових зборів може бути здійснено виключно на основі підсумків моніторингу. Введення в дію оновлених ставок

портових зборів відбувається згідно діючого законодавства починаючи із 01 січня календарного року, наступного за роком моніторингу, розрахованих згідно Методики та затверджених у встановленому порядку ставок портових зборів скорегованого рівня.

10.8. Питання щодо коригування величини інвестиційної складової, продовження періоду нарахування інвестиційної складової, рішення про затвердження величини інвестиційної складової, порушується суб'єктом господарювання, який відповідно до законодавства справляє портові збори, що містять у структурі інвестиційну складову, перед центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, із наданням всіх необхідних документів, для прийняття відповідного рішення.

10.9. Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, розглядає питання щодо визнання таким, що втратило чинність, рішення про затвердження величини інвестиційної складової у випадку, якщо через 24 місяці після початку нарахування інвестиційної складової суб'єкт господарювання, який справляє відповідні портові збори не розпочав реалізацію інвестиційних проектів, проектів реконструкції.

10.10. При розгляді питання центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, також визначає доцільність збереження рівня інвестиційної складової за умов використання коштів для реалізації інших інвестиційних проектів, окрім того, що не розпочато протягом 24 місяців.

10.11. У випадку якщо фактична загальна кошторисна вартість реалізації інвестиційного проекту або проекту реконструкції перевищує суму коштів, отриманих від інвестиційної складової, центральний орган виконавчої влади,

що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, може розглянути питання щодо коригування величини інвестиційної складової на суму коштів, на яку не була здійснена оплата за виконання робіт у межах кошторисної вартості проектної документації та продовжити період нарахування інвестиційної складової. У такому випадку суб'єкт господарювання, який справляє відповідні портові збори, надає обґрунтування причин перевищення фактичної загальної кошторисної вартості реалізації проекту реконструкції порівняно із сумою коштів, отриманих від інвестиційної складової, із наданням підтверджуючих документів.

10.12. Суб'єкт господарювання, який справляє відповідні портові збори, може звернутися до центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, щодо коригування величини інвестиційної складової та/або визнання таким, що втратило чинність рішення про затвердження величини інвестиційної складової.

10.13. Суб'єкт господарювання, який справляє відповідні портові збори, щоквартально до 25-го числа місяця, наступного за звітним, надає центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, звіт за визначеними наказом формами про стан реалізації інвестиційного проекту або проекту реконструкції, який містить інформацію щодо стану виконання проекту реконструкції, його фактичного фінансування за рахунок коштів від портових зборів.

10.14. Протягом 3 місяців після завершення реалізації проекту реконструкції суб'єкт господарювання, який справляє відповідні портові збори, надає центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту:

інформацію про фактичну загальну кошторисну вартість реалізації інвестиційного проекту або проекту реконструкції із визначенням частки, яка профінансована за рахунок інвестиційної складової у ставках портових зборі;

інформацію про вартість прийнятих робіт, обладнання і матеріалів згідно з відповідними актами відповідно до укладених договорів.

Директор Департаменту реформування  
та функціонування морського  
та річкового транспорту



О. Басюк

**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**  
**проекту наказу Міністерства інфраструктури України**  
**«Про затвердження Методики розрахунку ставок портових зборів»**

**I. Визначення проблеми**

Згідно з частиною другою статті 22 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлюються національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, відповідно до затвердженої нею методики.

Відповідно до пункту 4 розділу IV Закону тимчасово, до створення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, її функції та повноваження, визначені цим Законом, виконує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Методику розрахунку ставок портових зборів (далі – Методика) розроблено у зв'язку з необхідністю одночасного вирішення таких основних завдань:

визначення механізму розрахунку ставок портових зборів, що дасть можливість за рахунок коштів портових зборів здійснювати утримання та розвиток морських портів, каналів, у перспективі – ще і річкових шляхів, маяків та інших засобів навігаційного забезпечення на рівні, що відповідає національним інтересам та вимогам безпеки мореплавства, а також утримання та розвиток системи пошуку та рятування на морі;

зниження рівня питомих витрат портових зборів на одиницю вантажу в портах України до рівня закордонних портів;

врахування найкращого світового досвіду, рекомендацій закордонних експертів.

Методикою закладено такі принципи та особливості, що застосовуються під час розрахунку базової ставки:

перехід до нової бази справляння портових зборів – грос-тоннаж (GT);

установлення ставки корабельного збору з урахуванням використання всіх частин акваторії (враховуючи якірні стоянки, внутрішні підхідні канали порту) із одночасним припиненням окремого справляння якірного збору, каналного збору за рух внутрішніми підхідними каналами морських портів (терміналів);

ставки корабельного збору встановлюються для кожного морського порту окремо та диференційовані відповідно до спеціалізації суден за такими видами: балкер, танкер, контейнеровоз, ро-ро, пасажирські та поромні судна, інші судна;

справляння каналного збору здійснюється виключно за рух каналами державного та міжнародного значення;

причальний та санітарний портові збори справляються за ставками на єдиному рівні для кожного морського порту за добу перебування судна у межах акваторії морського порту та стоянку біля причалу.

Методика дасть змогу, зокрема:

- уніфікувати механізм розрахунку ставок портових зборів;
  - визначити економічно обґрунтований конкурентоспроможний рівень ставок портових зборів у межах міжнародного ринку портових послуг;
  - впровадити облік фактичних обґрунтованих витрат на утримання адміністрацією морських портів України гідротехнічних споруд та здійснення відповідних заходів щодо забезпечення безпеки мореплавства у межах відведених морським портам акваторій відповідно до Закону;
  - установити можливість корегування розрахунку ставок портових зборів для кожного збору на економічно обґрунтованому рівні;
  - під час реконструкції і розвитку гідротехнічних споруд, акваторій, огорожувальних і берегоукріплювальних споруджень та інших визначити розмір ставок портових зборів, коштами від яких покриваються витрати на їх утримання та розвиток;
  - здійснити розрахунки ставок портових зборів під час проектування будівництва нових морських портів (причалів, перевантажувальних терміналів).
- Впровадження Методики спрямовано не тільки на підвищення конкурентоспроможності національного портового комплексу. Це має стати одним із дієвих заходів розвитку зовнішньоекономічного потенціалу вітчизняних виробничих підприємств, а також стимулювати активізацію транзитного потенціалу країни завдяки встановленню на конкурентоспроможному рівні вартості транспортування вантажів через українські морські порти.

Реалізація акта вплине на:

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

Визначити питому вагу суб'єктів малого підприємництва неможливо, оскільки справляння портових зборів здійснюється з суден, які зареєстровані як в Україні, так і в інших країнах.

## II. Цілі державного регулювання

Головною метою прийняття запропонованого регуляторного акта є встановлення відповідно до Закону та наказів Міністерства інфраструктури

України економічно - обґрунтованих ставок портових зборів, що сприятиме прозорості формування тарифної політики в морській галузі, зростанню конкурентоспроможності вітчизняних морських портів в Азово-Чорноморському басейні та загалом на світовому ринку портових 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 суднозаходжень до українських морських портів, не сприятиме їх конкурентоспроможності в Азово-Чорноморському басейні
Альтернатива 2. Затвердження Методики розрахунку ставок портових зборів	Впровадження в дію запропонованого регуляторного акта як елемента вдосконалення державної тарифної політики, спрямованої на зростання конкурентоспроможності вітчизняних морських портів в Азово-Чорноморському басейні та на світовому ринку портових послуг у цілому

#### 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. Затвердження Методики розрахунку ставок портових зборів	Зростання кількості суднозаходжень до українських морських портів та, як наслідок, надходжень до бюджетів від діяльності суб'єктів господарювання усіх форм власності, що працюють як на ринку транспортних	Додаткових витрат не очікується



	послуг, так і у галузях товарного виробництва	
--	--------------------------------------------------	--

## Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	X	X
Альтернатива 2. Затвердження Методики розрахунку ставок портових зборів	Розвиток зовнішньоекономічного потенціалу вітчизняних виробничих підприємств та стимулювання активізації транзитного потенціалу країни шляхом прямування транзитних вантажопотоків через українські морські порти	Витрати суб'єктів господарювання на підготовку документів

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. Затвердження Методики розрахунку ставок портових зборів	X
----------------------------------------------------------------------------	---

#### IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

На сьогодні відсутній альтернативний спосіб досягнення поставленої мети, окрім затвердження Методики розрахунку ставок портових зборів.

Це дасть змогу підвищити конкурентоспроможність вітчизняних морських портів як для українських виробників, так і 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 досягнуті
Альтернатива 2. Затвердження Методики розрахунку ставок портових зборів	4	Цілі державного регулювання будуть досягнуті 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. Затвердження Методики розрахунку ставок портових зборів	За рахунок збільшення вантажопотоку, збільшаться відрахування до бюджету.	Витрати суб'єктів господарювання на підготовку документів	Затвердження Методики розрахунку ставок портових зборів повністю забезпечить потреби у розв'язанні проблеми

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної	Оцінка ризику зовнішніх чинників
---------	---------------------------------	----------------------------------

	альтернативи/причини відмови від альтернативи	на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	X	X
Альтернатива 2. Затвердження Методики розрахунку ставок портових зборів	Підвищення конкурентоспроможності вітчизняних морських портів для українських виробників та на світовому ринку портових послуг	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта

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

Затвердження Методики дасть змогу підвищити конкурентоспроможність вітчизняних морських портів на світовому ринку транспортних послуг, дасть додаткові можливості в межах реалізації транзитного потенціалу країни. Впровадження розроблених відповідно до Методики ставок портових зборів створить передумови для оптимізації вартості суднозаходження до українських морських портів, наслідком чого має бути підвищення експортного та транзитного потенціалу держави.

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

Негативний вплив зовнішніх факторів на дію регуляторного акта відсутній.

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

Оцінити вплив на сферу інтересів суб'єктів господарювання, на яких поширюється дія регуляторного акта, у грошовому виразі неможливо у зв'язку з тим, що невідомою є кількість потенційних суб'єктів господарювання, їх кількість, питома вага в загальній кількості.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу органу, що нині діє).

Відповідно, розрахунок бюджетних витрат на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємництва згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта,

затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (зі змінами), 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**

Виходячи з цілей державного регулювання для відстеження результативності цього регуляторного акта пропонується встановити такі показники:

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

2) кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюється дія акта, – не обмежується;

3) розмір коштів та час, що витратимуться фізичними та юридичними особами на виконання вимог акта, - змінюється.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень акта середній. Проект акта та відповідний аналіз його регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України (<http://www.mtu.gov.ua>) з метою отримання зауважень та пропозицій до нього від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань.

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

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України за показниками результативності, зазначеними у розділі VIII цього аналізу регуляторного впливу.

**Базове відстеження** результативності дії акта здійснюватиметься після набрання чинності актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності акта, шляхом аналізу статистичних даних.

**Повторне відстеження** результативності дії акта здійснюватиметься через рік з дня набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних порівняно з базовим відстеженням, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

**Періодичні відстеження** результативності дії акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження акта.

Міністр інфраструктури України

В. Омелян

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 р.

# Міністерство інфраструктури України

## Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про затвердження Методики розрахунку ставок портових зборів»  
28 Грудня 2017, 17:40

З метою забезпечення державної політики в сфері морського транспорту та відповідно до статті 22 Закону України «Про морські порти України» розроблено проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Методики розрахунку ставок портових зборів».

Методика розрахунку ставок портових зборів має за мету забезпечити одночасне вирішення таких основних завдань:

забезпечити механізм розрахунку ставок, які дадуть можливість за рахунок коштів портових зборів здійснювати утримання та розвиток морських портів, каналів, у перспективі – ще і річкових шляхів, маяків та інших засобів навігаційного забезпечення на рівні, що відповідає національним інтересам та вимогам безпеки мореплавства, а також утримання та розвитку системи пошуку та рятування на морі;

зменшення рівня питомих витрат портових зборів на одиницю вантажу в портах України до рівня закордонних портів;

врахування кращого світового досвіду, рекомендацій закордонних експертів.

Зауваження та пропозиції до проекту наказу слід надсилати на адресу: Міністерство інфраструктури України Департамент реформування та функціонування морського та річкового транспорту, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14; [stg@mtu.gov.ua](mailto:stg@mtu.gov.ua).

Зауваження та пропозиції від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань приймаються протягом 30 календарних днів з дня опублікування проекту акта у письмовому та/або електронному вигляді.

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/29402.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове