



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про деякі питання портових зборів і визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316» (далі – проєкт наказу).

Просимо погодити проєкт наказу в найкоротший строк.

- Додатки:
1. Копія проєкту наказу на 92 арк. в 1 прим.
 2. Аналіз регуляторного впливу до проєкту наказу на 13 арк. в 1 прим.
 3. Копія повідомлення про оприлюднення проєкту наказу на 2 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

411766 *

Олександр Ребенок 351 44 59



№3239/46/14-20 від 30.09.2020

Міністерство інфраструктури України

Повідомлення про оприлюднення

проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про деякі питання портових зборів і визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316»

29 Вересня 2020, 16:08

Метою прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про деякі питання портових зборів і визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316» є удосконалення тарифної політики морських портів, впровадження єдиних засад формування і визначення ставок портових зборів, що призведе до зростання конкурентоспроможності вітчизняних морських портів на міжнародному ринку транспортних послуг.

Проєктом наказу затверджуються такі документи: методика розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах та порядок справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору.

Реалізація наказу дозволить вирішити такі завдання:

визначити механізм розрахунку ставок портових зборів, що дасть можливість за рахунок коштів, отриманих від портових зборів, здійснювати утримання та розвиток морських портів, каналів, 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;

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

врахувати найкращий світовий досвід, рекомендації закордонних експертів;

визначити економічне обґрунтування розрахунку ставок портових зборів для кожного збору та можливість їх подальшого корегування;

здійснити розрахунки ставок портових зборів під час проєктування будівництва нових морських портів (причалів, перевантажувальних терміналів) тощо.

У зв'язку з реалізацією Методики та затвердженням відповідно до неї нових ставок портових зборів пропонується визнати таким, що втратив чинність, наказ Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316.

Розробником проєкту акта є Директорат морського та річкового транспорту Мінінфраструктури.

Проєкт акта розміщено на офіційному сайті Міністерства інфраструктури (www.mtu.gov.ua) у розділі «Регуляторна діяльність».

Зауваження і пропозиції щодо зазначеного проєкту просимо направляти до Мінінфраструктури на поштову адресу: просп. Перемоги, буд. 14, м. Київ, 01135 або на електронну адресу: rebenok@mtu.gov.ua

Зауваження та пропозиції до проєкту від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань прийматимуться Міністерством інфраструктури України протягом місяця з дня оприлюднення.

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/32243.html>
При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

Про деякі питання портових зборів і визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316

Відповідно до частини другої статті 22 та пункту 4 Прикінцевих положень Закону України «Про морські порти України» **н а к а з у ю:**

1. Затвердити такі, що додаються:

1) Методику розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах (далі – Методика);

2) Порядок справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору.

2. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316 «Про портові збори», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 12.06.2013 за № 930/23462.

3. Директорату морського та річкового транспорту забезпечити подання цього наказу в установленому законодавством порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

4. Відділу зовнішніх комунікацій забезпечити оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

5. Департаменту управління об'єктами державної власності та фінансово-господарської діяльності у тримісячний строк з дня набрання чинності цим наказом забезпечити проведення розрахунків та затвердження Міністерством інфраструктури України розмірів ставок портових зборів для кожного морського порту відповідно до Методики.

6. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування, крім підпункту 2 пункту 1 та пункту 2, які набирають чинності одночасно із затвердженням розмірів ставок портових зборів, розрахованих відповідно до Методики.

7. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Міністр



Владислав КРИКЛІЙ

ЗАТВЕРДЖЕНО

наказ Міністерства інфраструктури
України

від _____ 2020 р. № _____

МЕТОДИКА

розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах

I. Загальні положення

1. Ця Методика встановлює економічно обґрунтований підхід до розрахунку розмірів ставок портових зборів, які є обов'язковими для застосування усіма суб'єктами господарювання різних форм власності, що провадять діяльність у морському порту і забезпечують відповідно до законодавства справляння портових зборів.

2. У цій Методиці терміни вживаються у таких значеннях:

база нарахування портових зборів – показник, який виражає обсяг суднообігу (виражений у сумарному значенні валової місткості (GT)), який використовується для розрахунку розмірів ставок портових зборів згідно з цією Методикою;

норматив рентабельності – рівень прибутковості, виражений у відсотках, який застосовується при розрахунку ставок портових зборів, та передбачає покриття відповідних витрат, визначених Порядком справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору, з урахуванням плану розвитку відповідного морського порту (терміналу);

отримувач портового збору – суб'єкт господарювання, визначений відповідно до статті 22 Закону України «Про морські порти України», який забезпечує відповідно до законодавства справляння портових зборів;

прогнозований період – це період планування діяльності отримувача портового збору, на який визначаються витрати та база нарахування для розрахунку ставок портових зборів, що дорівнює п'яти рокам;

ставка портового збору – плата, яка справляється за одиницю валової місткості судна на користь отримувача портових зборів і яка визначається згідно з цією Методикою;

судна аварійно-рятувального флоту – самохідні або несамохідні судна, що згідно з судновими документами призначені та використовуються для надання допомоги у межах акваторії морського порту та/або поза її межами таким, що терплять лихо, людям та будь-яким плавучим засобам, підводним човнам, літальним апаратам, а також для виконання суднопідйомних та водолазних робіт; включають рятувальні, протипожежні, водолазні, допоміжні та суднопідйомні судна (катери), буксири-рятівники, судна забезпечення.

Інші терміни вживаються у значеннях, наведених в Законах України «Про морські порти України», Кодексі торговельного мореплавства України, Бюджетному кодексі України, Митному кодексі України, Податковому кодексі України, Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору, інших нормативно-правових актах.

II. Розрахунок розмірів ставок портових зборів

1. Загальні положення

1. Портові збори (корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний) справляються в морських портах із судновласників суден і плавучих засобів, що плавають під Державним Прапором України та іноземними прапорами (далі – судна).

2. Розрахунок розмірів ставок портових зборів здійснюється відповідно до запланованих обсягів перевезення вантажів, економічно обґрунтованих операційних витрат, визначених на підставі державних та галузевих нормативів та нормативу рентабельності.

3. Ставки корабельного, причального, санітарного портових зборів визначаються для кожного морського порту (з урахуванням пункту 10 цієї глави).

4. Ставка якірного збору для кожного морського порту приймається зі значенням на рівні нуль. Витрати на утримання якірних стоянок у межах акваторії морського порту враховуються при визначенні ставки корабельного збору.

5. Ставки каналного збору визначаються для кожного судноплавного каналу.

6. Ставки адміністративного та маякового зборів визначаються на єдиному рівні для морських портів України.

7. Ставки портових зборів розраховуються у доларах США за курсом Національного банку України (НБУ), встановленим на момент розрахунку.

8. База нарахування розмірів ставок корабельного, каналного, санітарного, адміністративного, маякового зборів визначається за одиницю валової місткості судна (грос-тоннажу або GT).

9. База нарахування розмірів ставок причального портового збору визначається за одиницю валової місткості судна за добу.

10. Розрахунок ставок корабельного, причального, санітарного портових зборів може бути здійснено за регіональним підходом на єдиному рівні для кожного портового збору наступним чином:

1 регіон (Велика Одеса) – морський порт Одеса, морський порт Південний, морський порт Чорноморськ та морський порт Білгород-Дністровський;

2 регіон (Азовський регіон) – морський порт Маріуполь, морський порт Бердянськ;

3 регіон (Дунайський регіон) – морський порт Ізмаїл, морський порт Рені, морський порт Усть-Дунайськ;

4 регіон (Бузько-Дніпровський регіон) – морський порт Миколаїв, морський порт Херсон, морський порт Ольвія, морський порт Скадовськ.

У такому випадку розрахунок ставки кожного портового збору відповідного регіону здійснюється на підставі наступних показників:

база нарахування портових зборів складає сумарну валову місткість прогнозного періоду морських портів відповідного регіону, яка визначається згідно з розділом IV цієї Методики;

витрати, що включаються до розрахунку ставок портових зборів, відповідають сумарним плановим витратам прогнозного періоду морських портів певного регіону, які передбачені розділом III цієї Методики при розрахунку ставки відповідного портового збору.

11. Затвердження розмірів ставок портових зборів, визначених згідно з цією Методикою, відбувається відповідно до законодавства.

12. Перегляд ставок портових зборів здійснюється відповідно до цієї Методики.

13. Перегляд розміру ставки портового збору здійснюється на підставі аналізу наступних даних, що надаються отримувачем портового збору до Міністерства інфраструктури України за шість місяців до терміну завершення періоду дії ставок портових зборів та початку розробки нових ставок портових зборів у форматі електронних таблиць та паперових документів, які оформлені відповідно до вимог законодавства України:

розрахунок витрат, що включаються до ставки;

розрахунок бази нарахування портових зборів;

У випадку виявлення неповноти даних чи інформації у процесі аналізу даних, зазначених у цьому пункті, Міністерство інфраструктури України має право отримати додаткову інформацію від отримувача портових зборів, надіславши відповідний запит. Отримувач портових зборів зобов'язаний протягом двох тижнів від дати запиту надати до Міністерства інфраструктури необхідну інформацію.

14. До розрахунку ставок портових зборів включаються дані на покриття:

1) для корабельного – планових витрат на утримання акваторії морського порту, в тому числі підхідних каналів, операційних акваторій причалів, берегоукріплень та якірних стоянок з урахуванням частки коштів від корабельного збору на фінансування заходів із забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України;

2) для маякового – планових витрат державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства;

3) для каналного – планових витрат, пов'язаних з утриманням судноплавних каналів, а також витрат із підтримання габаритів суднового ходу на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних;

4) для причального – планових витрат на утримання причалів та інших причальних споруд;

5) для адміністративного – витрат на виконання Україною зобов'язань за дотриманням законодавства і правил мореплавства, 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 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), операційних витрат науково-дослідних підприємств морського та річкового транспорту, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України;

б) для санітарного – планових витрат на утримання, переоснащення, обслуговування приймальних споруд адміністрації морського порту, машин і механізмів, що забезпечують приймання нафтовмісних забруднюючих речовин, сміття, харчових відходів та інших забруднень і їх транспортування до місць накопичення транспортної партії або безпечного поводження; спеціального портового устаткування для безпечного поводження зі сміттям та іншими забрудненнями (печі для спалювання сміття тощо), транспортних засобів, у тому числі плавзасобів спеціалізованих ємностей (для збору та накопичення судових забруднень до транспортної партії), що використовуються для прийняття з суден усіх видів забруднень (крім баластних вод);

7) для якірного – планових витрат на утримання якірних стоянок із включенням таких витрат у повному обсязі до витрат для розрахунку корабельного збору.

Перелік планових витрат, що включаються до розрахунку ставок портових зборів відповідно до цієї глави, визначається переліком послуг, які оплачуються у складі портових зборів, передбачених Порядком справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору.

Норматив рентабельності встановлюється окремо для корабельного, каналного, причального, санітарного портового збору для кожного морського порту (або регіону). Норматив рентабельності для маякового збору встановлюється на єдиному рівні для усіх морських портів. Для адміністративного збору норматив рентабельності не передбачений.

15. У випадку, якщо на момент розрахунку ставок портових зборів діють нормативно-правові акти, які передбачають пільгові умови справляння або звільнення від портових зборів суден, що відносяться до певних категорій за визначеними ознаками, у розрахунках бази нарахування портових зборів використовується відповідний коефіцієнт, який приймає значення від нуля до одиниці у залежності від того, який відсоток зниження ставок портових зборів для визначеної категорії суден передбачений відповідними нормативно-правовими актами, які діють на момент розрахунку ставок портових зборів.

2. Розрахунок розміру ставки корабельного збору.

Ставка корабельного збору визначається в залежності від спеціалізації судна за такими формулами:

1) для суден типу балкер (суховантажне судно), враховуючи комбіновані судна для перевезення сухих та наливних вантажів типу нафторудовози ($S_{\text{кор.балкер}}$):

$$S_{\text{кор.балкер}} = k_{\text{балкер}} * \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ кор}}}{2 * \sum_{n=1}^i GT_{n \text{ кор}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р кораб}} \quad (1),$$

де $k_{\text{балкер}}$ - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів і розраховується за формулою 34 цієї Методики;

$R_{n \text{ кор}}$ – витрати кожного року у межах прогнозованого періоду, які розраховуються за формулою 25 цієї Методики, грн;

$GT_{n \text{ кор}}$ – загальний показник сумарного грот-тоннажу суден у прогнозованому періоді для корабельного портового збору, який розраховується за формулою 33 цієї Методики;

$K_{\text{НБУ}}$ – офіційний курс дол. США на дату проведення розрахунків, грн/дол.США;

$K_{\text{р кораб}}$ - коефіцієнт рентабельності, що враховує норматив рентабельності у складі корабельного портового збору та розраховується за формулою 44 цієї Методики;

n – порядковий номер року;

i – кількість років у прогнозованому періоді.

2) для суден типу танкер для перевезення будь-яких вантажів наливом, у тому числі суден для скрапленого газу, хімічних, нафтохімічних вантажів, сирої нафти, нафтопродуктів, наливних харчових вантажів рослинного та тваринного походження ($S_{\text{кор.танкер}}$):

$$S_{\text{кор.танкер}} = k_{\text{танкер}} * \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ кор}}}{2 * \sum_{n=1}^i GT_{n \text{ кор}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р кораб}} \quad (2),$$

де $k_{\text{танкер}}$ - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів і розраховується за формулою 35 цієї Методики;

3) для суден типу контейнеровоз, у тому числі суден, переобладнаних для перевезення контейнерів, та суден, що спроектовані для перевезення контейнерів та здійснюють у морському порту вантажні операції виключно з навантаження та/або розвантаження контейнерів ($S_{\text{кор.контейнер}}$):

$$S_{\text{кор.контейнер}} = k_{\text{контейнер}} * 0,8 * \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ кор}}}{2 * \sum_{n=1}^i GT_{n \text{ кор}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р кораб}} \quad (3),$$

де $k_{\text{контейнер}}$ - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів і розраховується за формулою 36 цієї Методики;

коефіцієнт «0,8» застосовується до ставки корабельного збору для суден-контейнеровозів, як суден, що здійснюють регулярні перевезення між морськими портами.

4) для будь-яких суден із горизонтальним способом виконання перевантажувальних робіт, у тому числі накатних вантажних суден; накатних вантажопасажирських суден; поромів; ліхтеровозів, худобовозів ($S_{\text{кор.ро-ро}}$):

$$S_{\text{кор.ро-ро}} = k_{\text{ро-ро}} * \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ кор}}}{2 * \sum_{n=1}^i GT_{n \text{ кор}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р кораб}} \quad (4),$$

де $k_{\text{ро-ро}}$ - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів та/або пасажирів і розраховується за формулою 37 цієї Методики;

5) для пасажирських суден, що мають пасажирське свідоцтво та не відносяться до вантажопасажирських ($S_{\text{кор.пас}}$):

$$S_{\text{кор.пас}} = k_{\text{пас}} * \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ кор}}}{2 * \sum_{n=1}^i GT_{n \text{ кор}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р кораб}} \quad (5),$$

де $k_{\text{пас}}$ - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення пасажирів і розраховується за формулою 38 цієї Методики;

б) для інших вантажних суден, враховуючи каравани, барже-буксирні склади, риболовні судна, що здійснюють перевантажувальні операції, та для плавучих засобів ($S_{\text{кор.інші}}$):

$$S_{\text{кор.інші}} = k_{\text{інші}} * \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ кор}}}{2 * \sum_{n=1}^i GT_{n \text{ кор}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р кораб}} \quad (6),$$

де $k_{\text{інші}}$ - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів і розраховується за формулою 39 цієї Методики;

7) для суден будь-якої спеціалізації, враховуючи каравани, барже-буксирні склади та плавучі споруди, що здійснюють каботажне плавання, крім пасажирських суден, віднесених до суден внутрішнього плавання, що здійснюють перевезення виключно між пунктами відправлення та призначення у межах України ($S_{\text{кор.каботаж}}$):

$$S_{\text{кор.каботаж}} = k_{\text{каботаж}} * \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ кор}}}{2 * \sum_{n=1}^i GT_{n \text{ кор}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р кораб}} \quad (7),$$

де $k_{\text{каботаж}}$ – коефіцієнт, який встановлюється згідно з нормативно-правовими актами та застосовується до грот-тоннажу суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу, без урахування коефіцієнтів $k_{\text{балкер}}$, $k_{\text{танкер}}$, $k_{\text{контейнер}}$, $k_{\text{ро-ро}}$, $k_{\text{пас}}$, $k_{\text{інші}}$, з метою встановлення ставок портових зборів для суден у каботажному плаванні на рівні нижчому, ніж ставки портових зборів для суден у закордонному плаванні.

3. Розрахунок розміру ставки канального збору

1. Визначення розміру ставки канального збору при проходженні Бузько-Дніпровсько-лиманським каналом (далі – БДЛК) та Херсонським морським каналом (далі – ХМК) базуються на розмірі дистанції (коліна) відповідного судноплавного каналу.

Розподіл загальних витрат $R_{\text{канал}}$ між суднами, що рухаються БДЛК та ХМК до морських портів, здійснюється із застосуванням відповідних коефіцієнтів $k_{(1-4)}$, $k_{(1-5 \text{ та ХМК})}$, $k_{(1-9)}$, $k_{(1-11)}$, $k_{(1-12)}$, які визначаються за такими формулами:

$$k_{(1-4)} = \frac{L_{(1-4)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-4)\text{канал}}}{L_{(1-4)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-4)\text{канал}} + L_{(1-5 \text{ та ХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}} + L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}} + L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}} + L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}} \quad (8)$$

$$k_{(1-5 \text{ та ХМК})} = \frac{L_{(1-5\text{таХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}}}{L_{(1-4)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-4)\text{канал}} + L_{(1-5 \text{ та ХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}} + L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}} + L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}} + L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}} \quad (9)$$

$$k_{(1-9)} = \frac{L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}}}{L_{(1-4)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-4)\text{канал}} + L_{(1-5 \text{ та ХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}} + L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}} + L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}} + L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}} \quad (10),$$

$$k_{(1-11)} = \frac{L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}}}{L_{(1-4)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-4)\text{канал}} + L_{(1-5 \text{ та ХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}} + L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}} + L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}} + L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}} \quad (11),$$

$$k_{(1-12)} = \frac{L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}}{L_{(1-4)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-4)\text{канал}} + L_{(1-5 \text{ та ХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}} + L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}} + L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}} + L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}} \quad (12),$$

де $GT_{n(1-4)\text{канал}}$, $GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}}$, $GT_{n(1-9)\text{канал}}$, $GT_{n(1-11)\text{канал}}$, $GT_{n(1-12)\text{канал}}$ – прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір за проходження каналами БДЛК та ХМК на визначену дистанцію (коліна) у прогнозованому періоді та розраховується за формулою 41, т;

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

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

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

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

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

2. Розрахунок ставки каналного збору за прохід БДЛК та ХМК для суден за проходження:

1) 1-4 коліна БДЛК:

$$S_{(1-4)} = \frac{k_{(1-4)} * \sum_{n=1}^i R_{n \text{ БДЛК,ХМК}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n(1-4)\text{кан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р канал}} \quad (13),$$

2) 1-5 коліна БДЛК та ХМК (для проходу в/з морський(ого) порту Херсон):

$$S_{(1-5\text{таХМК})} = \frac{k_{(1-5 \text{ таХМК})} * \sum_{n=1}^i R_{n \text{ БДЛК,ХМК}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{кан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р канал}} \quad (14),$$

3) 1-9 коліна БДЛК:

$$S_{(1-9)} = \frac{k_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i R_{n \text{ БДЛК,ХМК}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{кан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р канал}} \quad (15),$$

4) 1-11 коліна БДЛК:

$$S_{(1-11)} = \frac{k_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i R_{n \text{ БДЛК,ХМК}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{кан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р канал}} \quad (16),$$

5) 1-12 коліна БДЛК:

$$S_{(1-12)} = \frac{k_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i R_{n \text{ БДЛК,ХМК}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{кан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р канал}} \quad (17),$$

де $R_{n \text{ БДЛК,ХМК}}$ – це витрати по каналам БДЛК, ХМК, які визначаються за формулою 26, але з урахуванням витрат лише для цього каналного збору, грн.;

$K_{p \text{ канал}}$ – це коефіцієнт рентабельності, визначений з використанням формули 44 цієї Методики.

3. У випадку, якщо судно здійснює перехід між морськими портами (морськими терміналами), що розташовані на БДЛК, ставка канального збору за прохід по БДЛК дорівнює різниці між розмірами ставок, установленими для відповідних ділянок БДЛК.

Для суден, що здійснюють перехід між морськими портами (морськими терміналами) на р. Дніпро та портами, що розташовані на БДЛК вище 5 коліна, ставка канального збору розраховується наступним чином:

$$S_x = (S_{(1-5 \text{ та ХМК})} - S_{(1-4)}) + (S_{\text{порт БДЛК}} - S_{(1-4)}) \quad (18),$$

де S_x – ставка канального збору для суден, що здійснюють переміщення між морськими портами/терміналами, розташованими в межах БДЛК та ХМК, дол.США;

$S_{\text{порт БДЛК}}$ – ставка канального збору, визначена для суден, що здійснюють переміщення до/з морського порту/терміналу призначення, розташованого в межах БДЛК, дол.США.

4. Розрахунок ставки канального збору за прохід каналом Дунай – Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре) (далі – ГСХ), розраховується за такими формулами відповідно:

$$S_{\text{ГСХ}} = \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ ГСХ}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n(\text{ГСХ})\text{кан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{p \text{ канал}} \quad (19),$$

$S_{\text{ГСХ}}$ – ставка канального збору для суден прохід каналом Дунай – Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре), дол.США;

$R_{n \text{ ГСХ}}$ – витрати по каналам, які визначаються за формулою 26, але з урахуванням витрат лише по каналу Дунай – Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре), грн;

$GT_{n(ГСХ)кан}$ - прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір за проходження каналом Дунай – Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре), розраховується за формулою 41, т.

5. Розрахунок ставки каналного збору за прохід Керч-Єнікальським каналом (далі – КЄК) здійснюється за положеннями цього розділу та алгоритмом, який наведено у підпунктах 1 та 2 глави 3 цього розділу. При цьому враховується, що КЄК використовується для проходу суден, які прямують:

в/з морський(ого) порту Бердянськ, в/з морський(ого) порту Маріуполь;

в/з морський(ого) порту Керч;

проходять КЄК транзитом, у тому числі суден, що заходять (виходять) у порт (з порту) Кавказ.

4. Розрахунок розміру ставки причального збору

Розрахунок розміру ставки причального збору здійснюється за такою формулою:

$$S_{\text{причал}} = \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ причал}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n \text{ причал}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{r \text{ причал}} \quad (20),$$

де $R_{n \text{ причал}}$ – витрати, які покриваються причальним збором у прогнозованому періоді та визначаються за формулою 28 цієї Методики, грн;

$GT_{n \text{ причал}}$ – показник сумарного gros-тоннажу суден, з яких справлятиметься причальний збір за одиницю часу (добу) у прогнозованому періоді, визначається за формулою 42 цієї Методики.

$K_{r \text{ причал}}$ - коефіцієнт рентабельності, що визначає норматив рентабельності для причального портового збору та розраховується за формулою 44 цієї Методики.

5. Розрахунок розміру ставки санітарного збору

Розрахунок розміру ставки санітарного збору здійснюється за такою формулою:

$$S_{\text{сан}} = \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ сан}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n \text{ сан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{p \text{ сан}} \quad (21),$$

де $R_{n \text{ сан}}$ – витрати, які покриваються санітарним збором у прогнозованому періоді та визначаються за формулою 29 цієї Методики, грн;

$GT_{n \text{ сан}}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься санітарний збір у морському порту, визначається за формулою 43 цієї Методики;

$K_{p \text{ сан}}$ - коефіцієнт рентабельності, що визначає норматив рентабельності для санітарного портового збору та розраховується за формулою 44 цієї Методики.

6. Розрахунок ставки адміністративного збору

Розрахунок розміру ставки адміністративного збору ($S_{\text{адмін}}$) здійснюється за такою формулою:

$$S_{\text{адмін}} = \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ адмін}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n \text{ адмін}} * K_{\text{НБУ}}} \quad (22),$$

де $R_{n \text{ адмін}}$ – загальні витрати, які покриваються адміністративним збором у прогнозованому періоді, та визначені за формулою 30 цієї Методики, грн;

$GT_{n \text{ адмін}}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься адміністративний збір, визначається за формулою 32 цієї Методики, т.

7. Розрахунок розміру ставки маякового збору

Розрахунок ставки маякового збору здійснюється за такою формулою:

$$S_{\text{маяк}} = \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ маяк}}}{2 * \sum_{n=1}^i GT_{n \text{ маяк}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{p \text{ маяк}} \quad (23),$$

де $R_{n \text{ маяк}}$ – витрати, які покриваються маяковим збором у прогнозованому періоді та визначаються за формулою 31 цієї Методики, грн;

$GT_{n \text{ маяк}}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься маяковий збір, визначається за формулою 32 цієї Методики, т;

$K_{p \text{ маяк}}$ - коефіцієнт рентабельності, що визначає норматив рентабельності для маякового портового збору та розраховується за формулою 44 цієї Методики.

III. Розрахунок витрат, що включаються до ставок портових зборів

1. Загальні підходи

1. Витрати, які покриваються відповідним портовим збором у прогнозованому періоді розраховуються з урахуванням принципів економічної ефективності та оптимальності за критерієм достатності джерела необхідного фінансування об'єктів портової інфраструктури та інших об'єктів, які утримуються за рахунок портових зборів із дотриманням вимог нормативно-правових актів, якими визначено періодичність та склад заходів зі здійснення технічної експлуатації, нагляду та обслуговування означених об'єктів відповідно до їх призначення з метою забезпечення безпеки судноплавства, надійності, довготривалості та безпечності експлуатації.

2. Під час розрахунку витрат враховуються положення щодо умов та вимог до утримання:

1) гідротехнічних споруд морського порту:

Правила технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 травня 2005 р. № 257, зареєстровані в Міністерстві юстиції 13 жовтня 2005 р. за № 1191/11471 (далі – Правила);

НД 31.3.002-2003 Міністерства транспорту України «Інструкція з інженерного обстеження та паспортизації портових гідротехнічних споруд»;

2) судна портового та службово-допоміжного, технічного, аварійно-рятувального флоту:

Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (СОЛАС-74) (SOLAS);

Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року;

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

Інструкція про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України, затверджена наказом Міністерства транспорту України від 19 квітня 2001 року № 225, зареєстрована в Міністерстві юстиції України 07 травня 2001 року за № 400/5591;

Керівництво по огляду морських суден в експлуатації (РОМСЭ) № 2-06-1;

Правила класифікації та побудови морських суден № 2-05-2;

Правила щодо обладнання морських суден, документ № 2-05-3.

3. До планових витрат прогнозного періоду включаються прямі витрати отримувачів портових зборів, які пов'язані з утриманням портової інфраструктури, судноплавних каналів, та непрямі витрати отримувачів портових зборів, у т.ч. виробничі, загальновиробничі, адміністративні, інші операційні, фінансові витрати, податок на прибуток та витрати за рахунок прибутку.

Непрямі витрати отримувачів портових зборів включають:

витрати, пов'язані з розробкою проектно-вишукувальної документації, методологічні дослідження та роботи, пов'язані з розробкою основних напрямків розвитку морської галузі в цілому та кожного морського порту окремо;

витрати на консалтингові та страхові послуги;

витрати на охорону праці;

витрати на утримання адміністративного персоналу підприємства, у тому числі витрати на забезпечення соціальних гарантій;

витрати на забезпечення діяльності підприємства, які не можуть бути компенсовані за рахунок інших доходів підприємства, зокрема, забезпечення зв'язку та радіонавігації, координація здійснення господарських операцій, пов'язаних з постановкою флоту, завезенням/вивезенням вантажу в/з морського порту, забезпечення безпеки мореплавства, енергозабезпечення, пожежна та техногенна безпека, екологічна та природоохоронна безпека, забезпечення матеріально-технічного постачання, транспортне забезпечення, мобілізаційна робота та захисні споруди, забезпечення виконання ремонтних робіт тощо;

витрати на утримання об'єктів портового флоту, що не включені до складу прямих витрат за рахунок портових зборів та не можуть бути компенсовані за рахунок інших видів діяльності підприємства, а також на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт означеними об'єктами підприємства, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу.

4. Витрати, визначені у пункті 3 глави 1 цього розділу, встановлюються на прогнозований період на економічно обґрунтованому рівні із урахуванням діяльності структурних підрозділів, за винятком витрат на надання спеціалізованих послуг, що здійснюються суб'єктами природних монополій згідно із законодавством, та послуг, що надаються структурними підрозділами за вільними цінами (тарифами).

Показники витрат на утримання відокремлених структурних підрозділів та апарату управління отримувача портових зборів встановлюється в цілому і є граничним при здійсненні фактичних витрат за рахунок портових зборів.

5. Розподіл непрямих витрат за видами портових зборів здійснюється пропорційно до питомої ваги суми витрат прямого характеру отримувачів портових зборів для кожного окремого портового збору в загальній сумі прямих

витрат за рахунок портових зборів отримувача портового збору на прогнозований період.

6. Розрахунок частки коштів портового збору ($R_{п\ i\text{-го збору.непрямі}}$), яка використовується на покриття непрямих витрат у кожному році, здійснюється за такою формулою:

$$R_{п\ i\text{-го збору.непрямі}} = K_{i\text{ непр}} * R_{п\ непр} \quad (24),$$

де $K_{i\text{ непр}}$ – коефіцієнт, що визначає розподіл непрямих витрат за видами портових зборів, що визначається згідно з пунктом 5 глави 1 цього розділу Методики;

$R_{п\ непр}$ – частка непрямих витрат, що покривається за рахунок портових зборів, визначається згідно із пунктом 3 глави 1 цього розділу Методики, тис.грн.

2. Розрахунок витрат для визначення ставок портових зборів

1. Розрахунок витрат для визначення ставки корабельного збору здійснюється для кожного окремого року у прогнозованому періоді ($R_{п\ кор}$) для кожного морського порту за формулою:

$$R_{п\ кор} = (R_{п\ кор\ днопогл} + R_{п\ кор\ відновлення} + R_{п\ кор\ флот} + R_{п\ кор\ амор} + R_{п\ кор\ обстеження} + R_{п\ кор\ документи} + R_{п\ кор\ суднопідйом} + R_{п\ кор\ ремонт} + R_{п\ кор\ інші} + R_{п\ кор\ непрямі}) * K_{МПРС} \quad (25),$$

де $R_{п\ кор\ днопогл.}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на роботи з експлуатаційного днопоглиблювання, пов'язані з підтриманням паспортних глибин у акваторії морського порту (із урахуванням витрат на утримання якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту), тис.грн;

$R_{п\ кор\ відновлення}$ – витрати на проведення експлуатаційних днопоглиблювальних робіт, пов'язані з досягненням габаритів, встановлених паспортами

гідротехнічних споруд акваторії морського порту (з урахуванням якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту), тис.грн;

$R_{\text{лкор флот}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на утримання суден, які використовуються для експлуатаційного днопоглиблення, пов'язаного з підтриманням глибин та/або досягненням габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд акваторії морського порту (із урахуванням якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту), а також очищення поверхні та дна акваторії, здійсненням промірних, водолазних, суднопідйомних робіт у межах відповідної акваторії морського порту, локалізації та ліквідації розливів забруднюючих речовин в акваторії морського порту та їх наслідків, а також для виконання функцій забезпечення здійснення діяльності таких суден та плавзасобів, тис.грн;

$R_{\text{л кор амор}}$ – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного року у прогнозованому періоді по гідротехнічних спорудах, розташованих у межах акваторії морського порту та які обліковуються на балансі як окремі об'єкти обліку, окрім причалів; сума амортизації суден, які використовуються для експлуатаційного днопоглиблення, пов'язаного з підтриманням глибин та/або досягненням габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд акваторії морського порту (із урахуванням якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту), а також очищення поверхні та дна акваторії, здійсненням промірних, водолазних, суднопідйомних робіт у межах відповідної акваторії морського порту, локалізації та ліквідації розливів забруднюючих речовин в акваторії морського порту та їх наслідків, а також для виконання функцій забезпечення здійснення діяльності таких суден та плавзасобів; 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 заходи із відновлення існуючих об'єктів у випадку потреби витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварії тощо), тис.грн;

$R_{\text{л кор обстеження}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на промірні роботи, водолазне обстеження, моніторингові дослідження стану акваторії морського порту, пов'язані з контролем, відновленням та підтримкою габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд (акваторії морського порту, із урахуванням витрат на утримання якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту), тис.грн;

$R_{\text{л кор документи}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на отримання дозвільних документів, передбачених законодавством, проектно-вишукувальні роботи, конструкторські роботи, покриття витрат згідно з вимогами природоохоронного законодавства, компенсацію до бюджету витрат, пов'язаних з нанесенням збитків водному середовищу і біоресурсам при здійсненні днопоглиблювальних робіт, тис.грн;

$R_{\text{л кор суднопідйом}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на роботи, пов'язані із з очищенням дна від різних предметів, що перешкоджають судноплавству у межах акваторії морського порту, тис.грн;

$R_{\text{л кор ремонт}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на поточні, планові та аварійно-відновлювальні та капітальні ремонтні роботи, пов'язані із утриманням гідротехнічних споруд (окрім причалів) у межах акваторії морського порту; суден та плавзасобів, які використовуються для експлуатаційного днопоглиблення, пов'язаного з підтриманням глибин та/або досягненням габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд акваторії морського порту (із урахуванням якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту), а також очищення поверхні та дна акваторії, здійсненням промірних, водолазних, суднопідйомних робіт у межах відповідної акваторії морського порту, локалізації та ліквідації розливів забруднюючих речовин в

акваторії морського порту та їх наслідків, а також для виконання функцій забезпечення здійснення діяльності таких суден та плавзасобів, тис.грн;

$R_{n \text{ кор інші}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на покриття витрат на утримання персоналу, що бере участь у проведенні експлуатаційного днопоглиблення, та робіт, що спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства, локалізації та ліквідації забруднень на акваторії морського порту та їх наслідків, а також здійснює технічний нагляд за станом і режимом експлуатації акваторії морського порту (із урахуванням якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів 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 на охорону об'єктів портової інфраструктури та забезпечення пожежної безпеки; витрати на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів, тис.грн;

$R_{n \text{ кор непрямі}}$ – частка коштів корабельного збору, яка протягом відповідного року у прогнозованому періоді використовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році. Розраховується за формулою (24), тис.грн;

$K_{\text{МПРС}}$ – коефіцієнт, що відображає частку коштів від корабельного збору, за рахунок якої відбувається фінансування заходів здійснення функціонування та розвитку національної системи пошуку та рятування в морському пошуково-рятувальному районі України відповідно до законодавства. При розрахунку витрат для визначення ставки корабельного збору для операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання чинності Закону України «Про морські порти», яка перебуває у недержавній формі власності, $K_{\text{МПРС}}$ не застосовується.

2. Витрати для визначення ставки каналного збору для судноплавних каналів БДЛК, ХМК, ГСХ, КЄК у прогнозованому періоді ($R_{n \text{ кан}}$) розраховуються за формулою:

$$R_{п кан} = (R_{п кан днопогл} + R_{п кан відновлення} + R_{п кан флот} + R_{п кан амор} + \\ + R_{п кан обстеження} + R_{п кан документи} + \\ + R_{п кан ремонт} + R_{п кан інші} + R_{п кан непрямі}) * K_{пВВШ} \quad (2)$$

де $R_{п кан днопогл}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на роботи з експлуатаційного днопоглиблення, пов'язані з підтриманням паспортних глибин, у обсязі, що визначається відповідно до режиму замулювання, визначеного у паспортах судноплавних каналів, тис.грн;

$R_{п кан відновлення}$ – витрати на проведення експлуатаційного днопоглиблення, пов'язані з досягненням габаритів, встановлених паспортами судноплавних каналів, тис.грн;

$R_{п кан флот}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на утримання суден та плавучих засобів, які використовуються для експлуатаційного днопоглиблення, пов'язаного з підтриманням глибин та/або досягненням габаритів, встановлених паспортом судноплавного каналу, у тому числі для здійснення днопоглиблювальних, промірних, водолазних робіт, а також з метою здійснення навігаційного забезпечення на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних, тис.грн;

$R_{п кан амор}$ – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного року у прогнозованому періоді по об'єктах, що є гідротехнічними спорудами у межах судноплавних каналів; сума амортизації суден та плавучих засобів, які перебувають на балансі власника (балансоутримувача) судноплавних каналів та які використовуються для експлуатаційного днопоглиблення, пов'язаного з підтриманням глибин та/або досягненням габаритів, встановлених паспортом судноплавного каналу, у тому числі для здійснення днопоглиблювальних, промірних, водолазних робіт, а також з метою здійснення навігаційного забезпечення на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних; 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 заходи із відновлення існуючих об'єктів у випадку

потреби витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварії тощо), тис.грн;

$R_{п кан обстеження}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на промірні роботи, водолазне обстеження, пов'язані з контролем, відновленням та підтримкою габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд судноплавних каналів, а також на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних, тис.грн;

$R_{п кан документи}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, пов'язані з отриманням дозвільних документів, передбачених законодавством, проектно-вишукувальні роботи, конструкторські роботи, покриттям витрат згідно з вимогами природоохоронного законодавства, компенсацією до бюджету витрат, пов'язаних з нанесенням збитків водному середовищу і біоресурсам під час виконання днопоглиблювальних робіт на судноплавних каналах, внутрішніх водних шляхах, тис.грн;

$R_{п кан ремонт}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на поточні, планові та аварійно-відновлювальні роботи та капітальний ремонт, пов'язані із утриманням об'єктів, що є гідротехнічними спорудами у межах судноплавних каналів та сума витрат на ремонт суден та плавучих засобів, які перебувають на балансі власника (балансоутримувача) судноплавних каналів та які використовуються для експлуатаційного днопоглиблення, пов'язаного з підтриманням глибин та/або досягненням габаритів, встановлених паспортом судноплавного каналу, у тому числі для здійснення днопоглиблювальних, промірних, водолазних робіт, а також з метою здійснення навігаційного забезпечення на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних, тис.грн;

$R_{п кан інші}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді 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 станом і режимом експлуатації судноплавних каналів, 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 на утримання, обслуговування і забезпечення функціонування річкової інформаційної служби; витрати на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів, тис.грн;

$R_{п кан непрямі}$ – частка коштів канального збору, яка протягом відповідного року у прогнозованому періоді використовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році, тис.грн. Розраховується за формулою 24;

$K_{п ввш}$ – коефіцієнт, що відображає частку коштів канального збору, яка використовується на покриття витрат протягом відповідного року у прогнозованому періоді, пов'язаних із виконанням робіт на річкових внутрішніх водних шляхах. Використовується при здійсненні розрахунку ставок канального збору для БДЛК та ХМК та визначається для кожного року за формулою:

$$K_{п ввш} = \frac{R_{п БДЛК} + R_{п ХМК} + R_{п ввш}}{R_{п БДЛК} + R_{п ХМК}} \quad (27),$$

де $R_{п БДЛК}$ – витрати по БДЛК протягом відповідного року у прогнозованому періоді, що розраховуються за формулою (26), тис.грн;

$R_{п ХМК}$ – витрати по ХМК протягом відповідного року у прогнозованому періоді, що розраховуються за формулою (26), тис.грн;

$R_{п ввш}$ – витрати по річковим внутрішнім водним шляхам протягом відповідного року у прогнозованому періоді, тис.грн.

3. Витрати для визначення ставки причального збору протягом відповідного року у прогнозованому періоді ($R_{п причал}$) розраховуються за формулою:

$$R_{п причал} = R_{п причал обслуговування} + R_{п причал ремонт} + R_{п причал амор} + R_{п причал документи} + R_{п причал інші} + R_{п причал непрямі} \quad (28),$$

де $R_{п \text{ причал обслуговування}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на утримання та технічне обслуговування причалів у межах їх паспортних характеристик, враховуючи контрольно-інспекторське, геодезичне, водолазне обстеження причалів, підводно-технічні роботи, тис.грн;

$R_{п \text{ причал ремонт}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на поточний, капітальний ремонт причалів у межах їх паспортних характеристик, тис.грн;

$R_{п \text{ причал амор}}$ – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного року у прогнозованому періоді по усіх причалах, які перебувають на балансі балансоутримувача (користувача) акваторії морського порту та інших причалах у межах акваторії морського порту, незалежно від форми власності та відомчої належності 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 заходи із відновлення існуючих об'єктів у випадку непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварії тощо), тис. грн;

$R_{п \text{ причал документи}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на проектно-вишукувальні роботи, розробка проектної документації, отримання висновків, відповідних дозвільних документів, документів класифікаційного товариства, у тому числі при аваріях, тис.грн;

$R_{п \text{ причал інші}}$ – інші витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, пов'язані із підтриманням паспортних характеристик причалів, у тому числі утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт та здійснює технічний нагляд за станом і режимом експлуатації 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; витрати на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів, тис.грн;

$R_{п \text{ причал непрямі}}$ – частка коштів причального збору, яка використовується на покриття витрат непрямого характеру відповідного року у прогнозованому періоді, тис.грн. Розраховується за формулою 24.

Розрахунок витрат для визначення ставки причального збору протягом відповідного року у прогнозованому періоді за формулою 28 застосовується по усіх причалах, які перебувають на балансі балансоутримувача (користувача) акваторії морського порту та інших причалах у межах акваторії морського порту, незалежно від форми власності та відомчої належності.

4. Витрати для визначення ставки санітарного збору протягом відповідного року у прогнозованому періоді ($R_{п \text{ саніт}}$) розраховуються за формулою:

$$R_{п \text{ саніт}} = R_{п \text{ саніт обслуг}} + R_{п \text{ саніт ремонт}} + R_{п \text{ саніт амор}} + R_{п \text{ саніт здавання}} + R_{п \text{ саніт документи}} + R_{п \text{ саніт інші}} + R_{п \text{ саніт непрямі}} \quad (29),$$

де $R_{п \text{ саніт обслуг}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на утримання, обслуговування та переоснащення приймальних споруд адміністрації морського порту, машин і механізмів, що забезпечують приймання нафтовмісних забруднюючих речовин, сміття, харчових відходів та інших забруднень і їх транспортування до місць накопичення транспортної партії або безпечного поводження; спеціального портового устаткування для безпечного поводження зі сміттям та іншими забрудненнями (печі для спалювання сміття тощо); спеціалізованих транспортних засобів, у тому числі плавзасобів і контейнерного парку (для збору та накопичення судових забруднень до транспортної партії), що використовуються для прийняття із суден усіх видів забруднень (крім баластних вод), тис.грн;

$R_{п \text{ саніт ремонт}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на поточний, капітальний ремонт та технічне обслуговування основних засобів, із урахуванням транспортних засобів, у тому числі плавзасобів і спеціалізованих ємностей для збору та накопичення судових забруднень до транспортної партії, що використовуються для прийняття із суден усіх видів забруднень (крім баластних вод), тис.грн;

$R_{\text{п саніт здавання}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на безпосереднє здавання забруднень підприємствам, що здійснюють подальше безпечне поводження з ними; витрати на інші послуги суб'єктів господарювання, пов'язані із прийняттям забруднень із суден, тис.грн;

$R_{\text{п саніт амор}}$ – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного року у прогнозованому періоді по основних засобах та інших необоротних матеріальних активах, які перебувають на балансі адміністрації 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, аварійної морської події тощо), тис.грн;

$R_{\text{п саніт документи}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на проектно-вишукувальні роботи, розробку проектної документації, отримання дозвільних документів, документів класифікаційного товариства, у тому числі при аварійних морських подіях, тис.грн;

$R_{\text{п саніт інші}}$ – інші витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, пов'язані із підтриманням у належному стані, у тому числі утримання персоналу, до посадових обов'язків якого відноситься реалізація вимог конвенції МАРПОЛ 73/78 та вимог природоохоронного законодавства 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 на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів, тис.грн;

$R_{\text{п саніт непрямі}}$ – частка коштів санітарного збору, яка протягом відповідного року у прогнозованому періоді використовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році, тис.грн.

У цій Методиці під усіма видами забруднень та відходами з суден, які приймаються у морських портах України за рахунок санітарного збору, розуміються забруднення та відходи, обов'язкове прийняття яких необхідно

забезпечувати під час стоянки судна в морському порту, визначені в пункті 5 розділу III Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору.

5. Витрати для визначення ставки адміністративного збору протягом відповідного року у прогнозованому періоді ($R_{п адмін}$) розраховуються за формулою:

$$R_{п адмін} = R_{п адмін внески} + R_{п адмін міжнародні договори} + R_{п адмін морад} + R_{п адмін наука} \quad (30),$$

де $R_{п адмін внески}$ – сплата протягом відповідного року у прогнозованому періоді членських внесків у міжнародні 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 гідрографічна організація (МГО), інші міжнародні організації у сфері судноплавства), тис.грн;

$R_{п адмін міжнародні договори}$ – видатки протягом відповідного року у прогнозованому періоді на організацію виконання вимог міжнародних договорів України у сфері судноплавства, зокрема розробку відповідних нормативно-правових актів, організацію та виконання функцій, які випливають із зобов'язань, взятих Україною за такими договорами, підготовку до укладення, ратифікації, затвердження, прийняття або приєднання до міжнародних договорів у сфері судноплавства, тис.грн;

$R_{п адмін морад}$ – видатки протягом відповідного року у прогнозованому періоді, 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) із урахуванням витрат на утримання персоналу, що бере участь у розробці відповідних законодавчих актів, організації та виконанні функцій, які випливають 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, тис.грн.

$R_{п адмін наука}$ – витрати наукових закладів, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України, у тому числі на утримання державних підприємств, які забезпечують розробку нормативно-правових актів, 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, тис.грн.

6. Витрати для визначення ставки маякового збору протягом відповідного року у прогнозованому періоді ($R_{п маяк}$) розраховуються за формулою:

$$R_{п маяк} = R_{п маяк амор} + R_{п маяк утримання} + R_{п маяк дослід} + R_{п маяк адмін} + R_{п маяк інф} + R_{п маяк інші} \quad (31),$$

де $R_{п маяк амор}$ – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного року у прогнозованому періоді 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 державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства; забезпечує формування джерела покриття витрат на відновлення, у тому числі і на заходи з відновлення існуючих об'єктів у випадку потреби витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварійної морської події тощо), тис.грн;

$R_{п \text{ маяк утримання}}$ – сума витрат протягом відповідного року у прогнозованому періоді виробничого характеру, в тому числі витрат на утримання, обслуговування та ремонт основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів, які перебувають на балансі державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства та використовуються для виконання навігаційно-гідрографічного забезпечення у територіальному морі, на внутрішніх водних шляхах України, тис.грн;

$R_{п \text{ маяк дослід}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на розробку (створення) картографічної продукції та дослідження та розробки, пов'язані з навігаційно-гідрографічним забезпеченням, тис.грн;

$R_{п \text{ маяк адмін}}$ – загальновиробничі та адміністративні витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, що направлені на обслуговування та управління державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства;

$R_{п \text{ маяк інф}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на інформаційне-технічне забезпечення та утримання підрозділів, що виконують функції з контролю за повнотою сплати маякового збору, тис.грн;

$R_{п \text{ маяк інші}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, що не пов'язані з виробничою діяльністю, у тому числі витрати на забезпечення соціальних гарантій працівників відповідно до укладеного Колективного договору між адміністрацією підприємства та профспілковою організацією, сплата членських внесків, членом яких є установа за умови, що такі внески не включено до ставки адміністративного збору, витрати, пов'язані з демонтажем, розбиранням та утилізацією основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів, тис.грн;

Витрати для визначення ставки маякового збору можуть бути переглянуті у разі збільшення чи зменшення функцій державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства та/або кількості засобів навігаційного обладнання в майбутні періоди.

IV. Розрахунок бази нарахування портових зборів

1. Загальні підходи

1. Розміри ставок портових зборів розраховуються з урахуванням пунктів 1-10 глави 1 Розділу II цієї Методики та наступних особливостей визначення бази нарахування портових зборів.

Для розрахунку ставок корабельного, каналного, санітарного, маякового та адміністративного портових зборів судна та плавучі засоби, які звільняються від справляння корабельного, каналного, санітарного, маякового та адміністративного портових зборів не включаються у показники прогнозованого суднообігу.

Додатково до вищенаведених виключень у показники прогнозованого суднообігу при розрахунку ставок каналного, санітарного, маякового портових зборів не включаються судна, які звільняються від відповідного портового збору.

2. Для суден, валова місткість яких не вказана в судових документах, валова місткість розраховується за формулою, встановленою відповідно до правила 3 у Додатку 1 до Міжнародної конвенції про обмірювання суден 1969 року.

3. З метою визначення прогнозного показника суднообігу враховується:

прогнозний суднообіг, пов'язаний з використанням об'єктів портової інфраструктури, які розташовані у межах акваторії морського порту, при здійсненні будь-яких видів діяльності. При цьому враховуються як вже працюючі об'єкти портової інфраструктури, так і такі, що передбачено ввести в експлуатацію протягом проміжку часу, який входить до прогнозованого періоду;

прогнозний суднообіг, пов'язаний із проходженням суден судноплавними каналами.

Для здійснення прогнозу акваторія морського порту розглядається як єдиний об'єкт у межах, визначених та наданих у користування згідно із законодавством, у тому числі ділянки, територіально віддалені від основної акваторії, якірні стоянки, внутрішні підхідні канали, рейд, згідно з нормативно-правовими актами щодо визначення меж акваторій морських портів на момент розрахунку показників для розробки проекту ставок.

Прогнозний суднообіг розраховується з урахуванням пункту 1 цього розділу.

4. Розрахункова оцінка вантажообігу та суднообігу у прогнозованому періоді:

1) на першому етапі виконується прогнозна оцінка обсягів вантажних та пасажирських потоків, які будуть проходити через морські порти. Для цього використовуються наступні відомості:

консалтингові дослідження, експертні оцінки, опитування, відомості, надані власниками (користувачами) морських терміналів, стивідорних компаній, інших суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у морському порту;

показники державних планових документів у сфері транспорту, зокрема, «Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року», цільових програм розвитку у галузях товарного виробництва, що відповідають прогнозованому періоду;

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;

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;

2) на другому етапі виконується оцінка перспектив розподілу вантажопотоків між морськими портами. При цьому враховуються:

зміна обсягів за рахунок частки вантажопотоків, що обслуговуватимуться виключно наземним транспортом, без застосування морських перевезень;

наявний на момент розробки прогнозу розподіл вантажопотоків між морськими портами, показники динаміки та структури вантажообігу за період не менше 5 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 5 років, що передує року розробки проекту ставок портових зборів, який дозволяє провести ретроспективний аналіз та виявити тенденції розвитку пасажиропотоку на середньострокову (п'ятирічну) перспективу;

затвердені плани розвитку морських портів, у т.ч. щодо 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 обслуговувати пасажирів тощо).

3) на третьому етапі здійснюється прогнозний розрахунок 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 проєктів розвитку об'єктів портової інфраструктури у морському порту протягом прогнозованого періоду, на який розраховуються ставки портових зборів.

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

2. Визначення показників бази нарахування для кожного з портових зборів

1. Прогнозні показники сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятимуться портові збори протягом відповідного року у прогнозованому періоді (GT_n) у загальному вигляді розраховуються за формулою:

$$GT_n = GT_{n \text{ балкер}} + GT_{n \text{ танкер}} + GT_{n \text{ контейнер}} + GT_{n \text{ ро-ро}} + GT_{n \text{ пас}} + GT_{n \text{ інші}} + k_{\text{каботаж}} * GT_{n \text{ каботаж}} \quad (32),$$

де $GT_{n \text{ балкер}}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) протягом відповідного року у прогнозованому періоді суден типу балкер, а також суден, які згідно із судовими документами призначені та використовуються для перевезення сухих вантажів (генеральних, навалювальних та насипних), включаючи такі типи суден, як 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, т;

$GT_{n \text{ танкер}}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) протягом відповідного року у прогнозованому періоді суден типу танкер для перевезення будь-яких вантажів наливом (у тому числі судна для скрапленого гасу, хімічних, нафтохімічних вантажів, сирової 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, т;

$GT_{п \text{ контейнер}}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) протягом відповідного року у прогнозованому періоді суден типу контейнеровоз (у тому числі суден, переобладнаних для перевезення контейнерів, та суден, 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, т;

$GT_{п \text{ ро-ро}}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) протягом відповідного року у прогнозованому періоді будь-яких суден із горизонтальним способом виконання перевантажувальних робіт, у тому числі: накатних вантажних суден; накатних вантажопасажирських суден; поромів; ліхтеровозів; худобовозів, 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, т;

$GT_{п \text{ пас}}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) протягом відповідного року у прогнозованому періоді для пасажирських суден, що мають пасажирське свідоцтво та не відносяться до вантажопасажирських, 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, т;

$GT_{п \text{ інші}}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) протягом відповідного року у прогнозованому періоді 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, т;

$k_{\text{кабота́ж}}$ – коефіцієнт, який встановлюється згідно з нормативно-правовими актами та застосовується до грот-тоннажу суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу, без урахування коефіцієнтів $k_{\text{балкер}}$, $k_{\text{танкер}}$, $k_{\text{контейнер}}$, $k_{\text{ро-ро}}$, $k_{\text{пас}}$, $k_{\text{інші}}$, з метою встановлення ставок портових зборів для суден у каботажному плаванні на рівні нижчому, ніж ставки портових зборів для суден у закордонному плаванні;

$GT_{\text{п кабота́ж}}$ – прогнозний показник сумарного грот-тоннажу (GT) протягом відповідного року у прогнозованому періоді 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, т.

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

Для розрахунку ставок корабельного збору, диференційованих за типом суден, прогнозні показники сумарного грот-тоннажу ($GT_{\text{п}}$) суден, з яких справлятиметься корабельний збір протягом відповідного року у прогнозованому періоді, доповнюються у розрахунку відповідними коефіцієнтами. Загальний показник сумарного грот-тоннажу суден ($GT_{\text{п кор}}$) у прогнозованому періоді визначається за формулою:

$$GT_{\text{п кор}} = k_{\text{балкер}} * GT_{\text{п балкер}} + k_{\text{танкер}} * GT_{\text{п танкер}} + 0,8 * k_{\text{контейнер}} * GT_{\text{п контейнер}} + k_{\text{ро-ро}} * GT_{\text{п ро-ро}} + k_{\text{пас}} * GT_{\text{п пас}} + k_{\text{інші}} * GT_{\text{п інші}} + k_{\text{кабота́ж}} * GT_{\text{п кабота́ж}} \quad (33),$$

Коефіцієнти $k_{\text{балкер}}$, $k_{\text{танкер}}$, $k_{\text{контейнер}}$, $k_{\text{ро-ро}}$, $k_{\text{пас}}$, $k_{\text{інші}}$ розраховуються шляхом співвідношенням коефіцієнтів, які відображають вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів суден типу балкер та суден іншої спеціалізації. Визначаються на єдиному рівні у межах України наступним чином за формулами 34 - 39 відповідно:

$$k_{\text{балкер}} = \frac{k_1}{k_1} \quad (34)$$

$$k_{\text{танкер}} = \frac{k_2}{k_1} \quad (35)$$

$$k_{\text{контейнер}} = \frac{k_3}{k_1} \quad (36)$$

$$k_{\text{ро-ро}} = \frac{k_4}{k_1} \quad (37)$$

$$k_{\text{пас}} = \frac{k_5}{k_1} \quad (38)$$

$$k_{\text{інші}} = \frac{k_6}{k_1} \quad (39)$$

де 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 гасу, 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 горизонтальним способом виконання перевантажувальних робіт, у тому числі

накатних вантажних суден; накатних вантажопасажирських суден; поромів; ліхтеровозів; худобовозів на здатність забезпечувати перевезення вантажів;

k_5 – коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції для пасажирських суден, що мають пасажирське свідоцтво та не відносяться до вантажопасажирських, на здатність забезпечувати перевезення 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 засобів, 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:

$$k_n = \frac{\sum DW_n}{\sum GT_n} \quad (40),$$

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, т;

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

Коефіцієнт $k_{\text{кабота́ж}}$ застосовується до грос-тоннажу суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу, без урахування коефіцієнтів $k_{\text{балкер}}$, $k_{\text{танкер}}$, $k_{\text{контейнер}}$, $k_{\text{ро-ро}}$, $k_{\text{пас}}$, $k_{\text{інші}}$.

3. Визначення прогнозного показника сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься каналний збір.

Прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься каналний збір, для відповідного року у прогнозованому періоді (GT_n канал) визначається за формулою:

$$GT_n \text{ канал} = GT_n + GT_n \text{ транзит} + k_{\text{кабота́ж}} * GT_n \text{ кабота́ж} \quad (41),$$

де GT_n – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) для відповідного року у прогнозованому періоді, який розраховується за формулою (32) по суднам, які проходять судноплавним каналом та входять та/або виходять до/із акваторії морського порту/морського терміналу у межах України;

GT_n транзит - прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) для відповідного року у прогнозованому періоді для суден, що проходять транзитом судноплавні канали.

При визначенні прогнозного показника сумарного gros-тоннажу (GT) відповідного року у прогнозованому періоді для кожного із судноплавних каналів необхідно врахувати наступні особливості. Прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) по суднах, що рухаються судноплавним каналом та проходять в/із морський(ого) порт(у) повинен відображати прогнозні значення gros-тоннажу (GT) відповідно морських портів, до/із яких проходять судна.

За прохід суднами БДЛК та ХМК:

GT_n (1-4) – прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір за проходження каналом БДЛК по суднах, що проходять протягом відповідного року у прогнозованому періоді по 1-4 колінах БДЛК до/з порту Очаків із позначенням меж буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 31 (№ 697 за кп 201), т;

GT_n (1-5таХМК) – прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір за проходження каналами БДЛК та ХМК по суднах, що проходять протягом відповідного року у прогнозованому періоді по 1-5 колінах БДЛК та ХМК до/з портів р. Дніпро, позначених буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 41 (№ 730 за кп 201), та ХМК, т;

GT_n (1-9) – прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір за проходження каналом БДЛК по суднах, які проходять протягом відповідного року у прогнозованому періоді по 1-9 колінах БДЛК до морського терміналу МГЗ із позначенням меж буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 89 (№ 804 за кп 201), т;

$GT_n (1-11)$ – прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір за проходження каналом БДЛК по суднах, які проходять протягом відповідного року у прогнозованому періоді по 1-11 колінах БДЛК до/з порту Ольвія, морського терміналу ТОВ МСП «Ніка-Тера», причалу заводу Океан із позначенням меж буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 120 (№ 870 за кп 201), т;

$GT_n (1-12)$ – прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір за проходження каналом БДЛК, по суднах, які проходять протягом відповідного року у прогнозованому періоді по 1-12 колінах БДЛК до/з морського порту Миколаїв та інших морських терміналів (причалів), які знаходяться за 12 коліном БДЛК (ТОВ СП «Нібулон», Миколаївський річковий порт та інші), із позначенням меж буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 94 (№ 899 за кп 201), т.

Позначення меж наведено у виданні ДУ «Держгідрографія» Державної служби морського та річкового транспорту України «Вогні і знаки Чорного та Азовського морів. Українське узбережжя».

За прохід суднами КЄК:

GT_n вант та пас порт канал – прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір по суднах, що проходять КЄК для проходу протягом відповідного року у прогнозованому періоді для проходу в/із морський(ого) порт(у) Бердянськ, в/із морський(ого) порт(у) Маріуполь, т;

GT_n вант та пас порт канал – прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір по суднах, що проходять КЄК протягом відповідного року у прогнозованому періоді для проходу в/із морський(ого) порту Керч, т;

GT_n транзит канал – прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір по суднах, що проходять КЄК протягом відповідного року у прогнозованому періоді транзитом, у тому числі для суден, що заходять (виходять) у порт (з порту) Кавказ, т.

Для ГСХ прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) по суднах, що протягом відповідного року у прогнозованому періоді рухаються каналом,

визначається в цілому по усіх судах, з яких справляється каналний збір за прохід каналом.

4. Визначення прогнозного показника сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься причальний збір, що стягується з судновласників.

Прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься причальний збір у морському порту за одиницю часу (добу) протягом відповідного року у прогнозованому періоді ($GT_{п\text{ причал}}$) розраховується за формулою:

$$GT_{п\text{ причал}} = \frac{(k_{1\text{ борт}} * GT_{п} + 0,5 * k_{2\text{ борт}} GT_{п}) * t_{\text{сер.}}}{24} \quad (42),$$

де $GT_{п}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) протягом відповідного року у прогнозованому періоді, який розраховується за формулою (32);

$k_{1\text{ борт}}$ – 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»;

$k_{1\text{ борт}}$, $k_{2\text{ борт}}$ 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 $k_{1\text{ борт}}$, $k_{2\text{ борт}}$ 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;

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

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

Прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься санітарний збір, у морському порту протягом відповідного року у прогнозованому періоді ($GT_{п сан}$) розраховується за формулою:

$$GT_{п сан} = k_{без устаткування} * GT_{п вантажні саніт} + 0,5 * k_{устаткування} * GT_{п вантажні саніт} \quad (43),$$

де $GT_{п вантажні саніт}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) суден, що здійснюють вантажні операції та буксирів, що ведуть баржі для виконання вантажних операцій протягом відповідного року у прогнозованому періоді, який було розраховано за формулою (32), але без урахування сумарного $GT_{п пас}$ та $GT_{п несамохідних плавзасобів (барж), T}$;

$k_{без устаткування}$ – 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 всіх видів суднових відходів і забруднень та не мають міжнародних свідоцтв про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами і свідоцтва на судновий інсинератор, міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню атмосферного повітря і міжнародного свідоцтва про протиобростаючу систему. Виражається десятковим дробом, приймає значення від нуля до одиниці та визначається за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів;

$k_{устаткування}$ – 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 всіх видів суднових відходів і забруднень та мають міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами і свідоцтво на

судновий інсинератор, міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню атмосферного повітря і міжнародне свідоцтво про протиобростаючу систему. Виражається десятковим дробом, приймає значення від нуля до одиниці 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 всіх видів суднових відходів і забруднень та мають міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами і свідоцтво на судновий інсинератор, міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню атмосферного повітря і міжнародне свідоцтво про протиобростаючу систему, ставка санітарного збору буде застосовуватись із коефіцієнтом 0,5.

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

Прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься адміністративний збір, протягом відповідного року у прогнозованому періоді ($GT_{\text{п адмін.}}$) розраховується за формулою 32.

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

Прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься маяковий збір, протягом відповідного року у прогнозованому періоді ($GT_{\text{п маяк.}}$) розраховується за формулою 32.

V. Визначення коефіцієнту рентабельності для розрахунку ставок портових зборів

1. Для розрахунку ставок портових зборів застосовується коефіцієнт рентабельності (K_p), який визначається за формулою:

$$K_p = 1 + \frac{A}{100} \quad (44),$$

де A – норматив рентабельності, відсотки.

2. Норматив рентабельності встановлюється окремо для корабельного, каналного, причального, санітарного портового збору для кожного морського порту (або регіону).

Норматив рентабельності для маякового збору встановлюється на єдиному рівні для усіх морських портів.

Для адміністративного збору норматив рентабельності не передбачений.

VI. Моніторинг та перегляд розмірів ставок портових зборів

1. Моніторинг показників, що використовуються при розрахунку ставок портових зборів, визначених цією Методикою, здійснюється шляхом аналізу звітності, що подається до Міністерства інфраструктури України суб'єктами господарювання незалежно від форми власності та відомчої належності, які справляють портові збори, та стану виконання плану розвитку морського порту.

2. Перегляд розмірів ставок портових зборів відбувається не рідше одного разу на три роки відповідно до пункту 13 глави 1 розділу II цієї Методики. У випадку відхилення більше 10 відсотків показників, відображених у звітності, від показників, які були використані при розрахунку ставок портових зборів, перегляд здійснюється у році, наступному за роком, у якому виявлені такі відхилення. Перегляд розмірів ставок портових зборів може бути достроково ініційований отримувачем портових зборів. У такому випадку отримувач

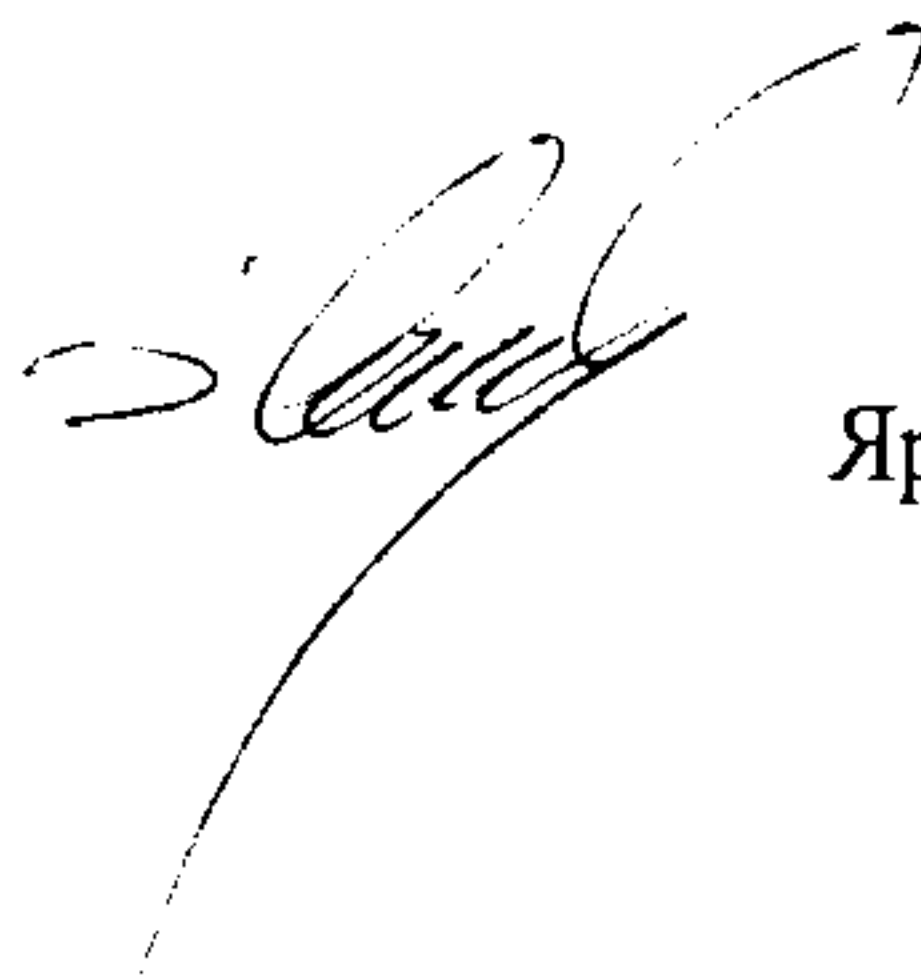
портових зборів зобов'язаний повідомити Міністерство інфраструктури України про необхідність перегляду розмірів ставок портових зборів не пізніше ніж за шість місяців до терміну завершення періоду дії ставок портових зборів та початку розробки нових ставок портових зборів, з обґрунтуванням необхідності перегляду розмірів ставок портових зборів та наданням необхідної інформації згідно з пунктом 13 глави 1 розділу II цієї Методики.

У випадку виявлення неповноти даних чи інформації у процесі аналізу даних, необхідних для дострокового перегляду розмірів ставок портових зборів за ініціативою отримувача портових зборів, Міністерство інфраструктури України має право отримати додаткову інформацію від отримувача портових зборів, надіславши відповідний запит. Отримувач портових зборів зобов'язаний протягом двох тижнів від дати запиту надати до Міністерства інфраструктури України необхідну інформацію.

3. Посадові особи отримувача портових зборів несуть відповідальність за повноту та достовірність інформації та відомостей, на підставі яких здійснюється розрахунок розміру ставок портових зборів, в установленому законом порядку.

4. Введення в дію оновлених ставок портових зборів відбувається, починаючи із 01 січня календарного року, наступного за роком затвердження ставок портових зборів.

Генеральний директор
Директорату
морського та річкового транспорту



Ярослав ІЛІСЕВИЧ

ЗАТВЕРДЖЕНО

наказ Міністерства

інфраструктури України

_____ 2020 року № _____

ПОРЯДОК

**справляння, обліку та використання коштів від портових зборів,
крім використання коштів від адміністративного збору**

I. Загальні положення

1. Цей Порядок визначає процедури справляння портових зборів, обліку та використання коштів від портових зборів, що справляються в установленому законодавством порядку, крім використання коштів від сплати адміністративного збору, а також установлює єдиний порядок надання оперативних форм звітності щодо обліку та використання цих коштів. Порядок є обов'язковим для застосування усіма суб'єктами господарювання незалежно від підпорядкованості та форми власності, які в установленому законодавством порядку забезпечують справляння, облік та використання коштів від портових зборів, що справляються в установленому законодавством порядку, крім використання коштів від сплати адміністративного збору.

2. У складі портових зборів оплачуються наступні послуги:

організація та забезпечення безпеки судноплавства в акваторіях морських портів та на судноплавних каналах, маневрування та безпечної стоянки суден біля причалів та на якірних стоянках акваторій морських портів:

1) підтримання існуючих та відновлення паспортних габаритів гідротехнічних споруд, розташованих в морських портах та на судноплавних каналах, шляхом проведення днопоглиблювальних робіт;

2) організація та забезпечення безпечної експлуатації, підтримання в належному стані спеціалізованих суден, необхідного обладнання, пристроїв і механізмів для ліквідації забруднень в акваторіях морських портів;

3) проведення промірних робіт в акваторіях морських портах та на судноплавних каналах;

4) контроль за дотриманням встановленого режиму експлуатації гідротехнічних споруд, забезпечення обслуговування, ремонту та відновлення їх технічних і експлуатаційних характеристик протягом усього періоду експлуатації;

5) одержання дозвільних документів на видобування і складування ґрунту на підводних відвалах та компенсація бюджету витрат, пов'язаних з нанесенням збитків водному середовищу і біоресурсам при днопоглиблювальних роботах;

6) координація здійснення господарських операцій, пов'язаних з постановкою флоту, завезенням/вивезенням вантажу в/з морського порту;

7) очищення дна від різних предметів, що перешкоджають судноплавству в акваторії морського порту;

забезпечення функціонування засобів навігаційного обладнання (ЗНО) та інших об'єктів навігаційно-гідрографічного забезпечення морських портів та судноплавних каналів:

1) оснащення морів береговими (маяками, навігаційними знаками, навігаційними створами, маяками на гідротехнічній основі, радіосистемами, засобами е-навігації) і плавучими (плавучими маяками, буями, віхами) засобами навігаційного обладнання, забезпечення їх безперебійної дії згідно з

установленими режимами роботи відповідно до рекомендацій Міжнародної асоціації навігаційного забезпечення мореплавства і маякових служб;

2) підтримання у належному стані ЗНО, забезпечення проведення ремонту та заміни (при необхідності) ЗНО;

3) проведення гідрографічних зйомок Чорного й Азовського морів з метою підготовки і видання офіційних морських навігаційних карт, керівництв і посібників для плавання відповідно до стандартів Міжнародної гідрографічної організації;

4) збір та доведення до суден інформації про зміни навігаційних умов та режиму плавання на морях;

забезпечення охорони навколишнього природного середовища та запобігання його забрудненню:

1) утримання у належному санітарному стані вод акваторій морських портів та судноплавних каналів, у тому числі локалізація та ліквідація забруднень в акваторіях портів (у випадках, коли невідомо джерело забруднення), очищення поверхні та дна акваторії морського порту у відповідності до вимог Конвенції про запобігання забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів (1972), Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, природоохоронного законодавства України;

2) організація та забезпечення безпечної експлуатації, підтримання в належному стані портових приймальних споруд та необхідного обладнання, пристроїв і механізмів для приймання та забезпечення безпечного поводження з забрудненнями прийнятими з суден;

3) забезпечення приймання з суден та передачі на плавучі або берегові очисні споруди забруднюючих речовин або вод, що їх містять, приймання з суден сміття та відходів з безпосередньою передачею їх спеціалізованим підприємствам для подальшого поводження з ними (у тому числі розміщенням їх на об'єктах поводження з відходами);

4) проведення моніторингових досліджень та спостереження за акваторією порту, пов'язаного з охороною навколишнього природного середовища.

За рахунок корабельного збору, що справляється Адміністрацією морських портів України, здійснюється фінансування заходів із забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 158 «Про відновлення єдиної системи пошуку та рятування на морі».

3. Кошти від портових зборів використовуються виключно на цілі, зазначені в цьому Порядку. Не використані в поточному році кошти від портових зборів зберігають своє цільове призначення на наступні періоди.

4. Фінансування інших напрямків діяльності, крім визначених в цьому Порядку, та об'єктів, що перебувають поза межами акваторій морських портів, за рахунок коштів портових зборів, які не передбачено означеним Порядком, потребує обов'язкового внесення відповідних змін до нормативно-правових актів, перегляд структури та рівня ставок портових зборів та напрямків цільового використання, передбачених розділом III Порядку, за рахунок коштів від портових зборів.

5. Перерахування коштів від адміністративного збору до Державного бюджету здійснюється відповідно до Бюджетного кодексу України.

6. При нестачі коштів від будь-якого з портових зборів для здійснення заходів, для яких цей збір призначений, допускається використання коштів від інших портових зборів, із обов'язковою компенсацією витрачених сум за рахунок надходжень коштів від відповідного портового збору у наступних періодах.

7. Контроль за цільовим використанням коштів від портових зборів здійснюється відповідно до чинного законодавства.

8. Відповідно до статті 22 та пункту 4 розділу VI «Прикінцеві положення» Закону України «Про морські порти України» розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлюються Міністерством інфраструктури України відповідно до Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах.

9. У цьому Порядку терміни вживаються у таких значеннях:

буксирування – операція, під час якої одним судном (буксиром) здійснюється буксирування іншого судна або іншого плавучого засобу (засобів) з одного морського порту (терміналу/пункту) до іншого морського порту (терміналу/пункту) або в межах акваторії одного морського порту;

валова місткість – величина, наведена в міжнародному обмірному свідоцтві, обмірному свідоцтві класифікаційного товариства або іншому документі, який його замінює, або величина, визначена відповідно до положень Міжнародної конвенції по обмірюванню суден 1969 року (далі – Міжнародна Конвенція), яка використовується при нарахуванні портових зборів згідно з цим Порядком. У випадку визначення величини валової місткості шляхом розрахунку відповідно до Міжнародної Конвенції, округлення здійснюється у такому порядку: до 0,5 округлюється до цілого числа в меншу сторону, а 0,5 і більше округлюється до цілого числа в більшу сторону. Для баржебуксирних складів величина валової місткості кожного самохідного або несамохідного плавучого засобу підлягає округленню окремо у такому ж порядку;

вантажне судно – самохідне або несамохідне судно, яке згідно із судовими документами призначене для перевезення вантажів (суховантажне, наливне (танкер), комбіноване, рефрижераторне тощо);

відстій – перебування судна або плавучого засобу біля причалу або у спеціально визначеному адміністрацією морського порту місці у межах акваторії морського порту (на якірній стоянці, рейді тощо), яке надано на замовлення

судновласника, у тому числі у зв'язку з тимчасовим виведенням цього судна або плавучого засобу з експлуатації або у міжнавігаційний період;

військовий корабель України – це корабель (судно), що входить до складу Збройних Сил України (інших утворених відповідно до законодавства України військових формувань), має зовнішні розпізнавальні знаки державної належності та перебуває під командуванням особи, що знаходиться на військовій службі України. Також для цілей цього Порядку до військових кораблів України віднесені кораблі (катери) Морської охорони Державної прикордонної служби України незалежно від їх характеристик;

вихід із акваторії морського порту – перетин судном межі акваторії морського порту, після якого судно здійснює будь-які операції або рух поза межами акваторії морського порту;

вхід в акваторію морського порту – перетин судном межі акваторії морського порту, після якого судно здійснює в акваторії морського порту будь-які операції або рух будь-якою частиною акваторії морського порту;

госпітальне судно (санітарне судно) – судно, спеціально побудоване або переобладнане для перевезення поранених, хворих, санітарних перевезень по воді, яке має відповідні документи та зовнішні розпізнавальні ознаки, передбачені нормами міжнародного законодавства;

іноземний військовий корабель – корабель, який здійснює плавання під прапором будь-якої іноземної держави, представляє військово-морські сили іноземної держави, перебуває під командуванням військово-морського офіцера та який управляється повністю або частково військовим особовим складом (екіпажем);

каботажне перевезення – перевезення українських та/або іноземних товарів шляхом завантаження їх на судно в одному морському порту (терміналі/пункті/рейді) України та транспортування в інший морський порт (терміналі/пункт/рейд) України, де здійснюватиметься їх вивантаження, або перевезення пасажирів та їх багажу судном та/або забезпечення буксирування судна між морськими портами (терміналами/пунктами/рейдами) України;

комбіноване судно – судно, яке згідно із судовими документами, призначене для перевезення наливом сирової нафти і нафтопродуктів, а також насипних та генеральних вантажів (нафторудовози, нафтонавалювальні судна тощо);

комерційне перевезення – це переміщення (перевезення) будь-яким вантажним, пасажирським судном, баржебуксирним складом або будь-яким іншим плавучим засобом між морськими портами (терміналами/пунктами/рейдом) вантажів/пасажирів, у тому числі вантажів або несамохідних засобів, що належать на праві власності власнику судна, баржебуксирного складу (за винятком тих, що пов'язані із днопоглибленням, реконструкцією та будівництвом причалів), та/або забезпечення буксирування судна (за винятком суден, що буксируються на ремонт на судноремонтні підприємства (бази) / після ремонту з судноремонтних підприємств (баз);

контейнеровоз – судно, яке згідно із судовими документами, призначене (спроектоване або переобладнане) для транспортування контейнерів завдяки його конструкції та обладнанню;

крос-курс – співвідношення долару США до іншої конвертованої валюти 1 групи, яке визначається на основі офіційних курсів цих валют, встановлених Національним Банком України до національної валюти України;

круїзне пасажирське судно – пасажирське судно, що рухається за певним маршрутом з попередньо визначеною програмою туристичного обслуговування в портах;

межі акваторії – умовна лінія на водному просторі, що утворюється при з'єднанні точок з координатами, визначеними відповідно до постанови Кабінету Міністрів України про межі акваторії відповідного морського порту; в межах акваторії одного морського порту можуть бути розташовані окремі ділянки;

міжнародне перевезення – перевезення між портами (терміналами/пунктами) України та іноземними портами (терміналами/пунктами) вантажів та/або пасажирів та/або буксирування плавучих засобів, а також перевезення вантажів, осіб (пасажирів, членів екіпажу судна тощо), буксирування плавучих

засобів або доставка судового постачання суднами для здійснення подальших операцій з ними у нейтральних водах зі здійсненням відповідного митного оформлення;

морський агент – суб'єкт господарювання, який відповідно до договору морського агентування діє від імені та за дорученням судовласника/фрахтувальника, як постійний представник судовласника/фрахтувальника, та за винагороду надає послуги в галузі торговельного мореплавства;

накатне вантажне судно – судно, яке згідно із судовими документами призначено та використовується для перевезення будь-якої колісної техніки (автомобілів, залізничного рухомого складу, гусеничної техніки, трейлерів з вантажем і без вантажу), вантажні операції на якому з цією колісною технікою проводяться горизонтальним способом – накатом;

накатне вантажопасажирське судно – судно, яке згідно з судовими документами призначено та використовується для перевезення більше 12 пасажирів і має закриті чи відкриті вантажні приміщення для перевезення будь-якої колісної техніки з горизонтальним способом навантаження та вивантаження;

наливне судно (танкер) – судно, яке призначено згідно з судовими документами та використовується для перевезення рідких вантажів наливом;

пасажир – будь-яка особа на борту судна, крім капітана і членів екіпажу або інших осіб, що працюють або мають які-небудь заняття, пов'язані з діяльністю цього судна (спеціальний персонал), а також дітей віком менше одного року;

пасажирські операції – операції з посадки та/або з висадки пасажирів на борт або з борту судна;

пасажирське судно – судно, включаючи стоянкове, побудоване і обладнане згідно з судовими документами для перевезення або перебування більше 12 пасажирів;

перетин акваторії морського порту - прохід судном акваторії морського порту, при здійсненні якого судно не здійснює будь-якої зупинки у межах акваторії, у тому числі не стає до причалу, іншої гідротехнічної споруди, на

якір, до бочок, палів чи іншого судна та не здійснює вантажних та/або пасажирських операцій в межах відповідного морського порту, у тому числі на його рейді;

плавучий засіб – самохідна або несамохідна плавуча споруда, у тому числі стоянкова, що використовується для перевезення вантажів, багажу, пасажирів, рибного або іншого морського або річкового промислу, рятування людей, буксирування інших плавучих об'єктів, гідротехнічних, наукових, навчальних, спортивних, розважальних цілей, і яка експлуатується на воді;

плавучий кран (плавкран) – кранова споруда на плавучій основі, призначена для виконання вантажопідіймальних і технологічних (монтажних, підводних, гідротехнічних, аварійно-рятувальних, укладання трубопроводів тощо) операцій, яка може бути використана також і для транспортування вантажів на палубі та/або в трюмі; кранове судно – те ж саме, що і плавучий кран, але на плавучій основі з судовими або близькими до судових обводами;

пором – судно, яке здійснює регулярні перевезення пасажирів та згідно із судовими документами призначено для перевезення на відкритій та/або закритій палубі колісної техніки з паливом у баках та/або залізничного рухомого складу з горизонтальним способом навантаження та вивантаження;

проходження судноплавного каналу – рух судна по каналу або його окремими ділянками;

стейтмент – документ, що відображає хронологію подій (вхід в акваторію морського порту / вихід з акваторії морського порту, вантажні операції та/або пасажирські операції, оформлення документів, інших робіт із обробки судна) під час суднозаходу у морський порт;

судно – самохідна або несамохідна плавуча споруда, що використовується з метою судноплавства в морських районах та/або на внутрішніх водних шляхах, що відповідають його класу (будь-яке вантажне, пасажирське судно, баржебуксирний склад або будь-який інший плавучий засіб, далі у цьому Порядку застосовується – судно);

суднозахід – проміжок часу між входом судна в акваторію морського порту та виходом із акваторії морського порту;

судна аварійно-рятувального флоту – самохідні або несамохідні судна, що згідно з судовими документами призначені та використовуються для надання допомоги у межах акваторії морського порту та/або поза її межами таким, що потерпають лихо, людям та будь-яким плавучим засобам, підводним човнам, літальним апаратам, а також для виконання суднопідйомних та водолазних робіт; включають рятувальні, протипожежні, водолазні, допоміжні та суднопідйомні судна (катери), буксири-рятівники, судна забезпечення;

суднові документи – це визначені вимогами міжнародних договорів та законодавчих актів України свідоцтва, сертифікати, дозволи, журнали та інші форми реєстрації інформації, які повинно мати судно, у числі яких головні судові документи, що встановлюють його належність, розмірення, валову місткість, тип і призначення судна;

судно забезпечення – судно, призначене для забезпечення дій інших суден в морі і на рейді, зокрема, для доставки запасів, матеріалів та обладнання до морських споруд в морі (суден, плавучих і стаціонарних засобів та установок різноманітного призначення) і яке сконструйоване таким чином, що має, як правило, житлову надбудову з ходовим містком в носовій частині судна і відкриту вантажну палубу для проведення вантажно-розвантажувальних робіт в морі в кормовій частині судна; при виконанні відповідних вимог Правил Регістру судноплавства України судно може бути використане для буксирувальних робіт;

судно змішаного плавання - судно, класифіковане згідно з Правилами класифікації та побудови суден змішаного плавання і яке за своїми технічними характеристиками придатне і в установленому порядку допущене до експлуатації в цілях судноплавства внутрішніми водними шляхами з виходом в прибережні морські райони;

судно закордонного плавання – судно під Державним Прапором України або під іноземним прапором, що перетинає державний кордон України для міжнародних перевезень вантажів та/або пасажирів або буксирування плавучих

засобів між державними морськими портами (терміналами/пунктами) та портами (терміналами/пунктами) інших держав чи районів рибного промислу, у тому числі здійснення переходів у баласті до/після виконання цих операцій, вихід/вхід до нейтральних вод до/після вантажних операцій, а також риболовне судно, яке здійснює господарську діяльність поза межами внутрішніх вод України;

судно каботажного плавання – судно, що здійснює каботажні перевезення вантажів та/або пасажирів або буксирування плавучих засобів між морськими портами (терміналами/пунктами) відправлення та призначення на території України без заходу до портів інших держав або виконання вантажних/пасажирських операцій у нейтральних водах, інші операції в межах морського порту України, а також риболовне судно, яке здійснює господарську діяльність у межах внутрішніх вод України. Каботажне плавання можуть здійснювати судна під Державним Прапором України та судна під іноземним прапором, за умови отримання на це дозволу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту;

судна портового та службово-допоміжного флоту – судна флоту, що використовуються для забезпечення виробничої та господарської діяльності морського порту та здійснюють операції, пов'язані з обслуговуванням транспортних суден на період їх стоянок в порту: портові буксири – кантувальники будь-якої потужності, морські буксири, портові катери (рейдові, робочі, службово-роз'їзні, рефрижератори-постачальники), лоцманські судна і катери (спеціалізовані лоцманські судна, катери, малі та бортові лоцманські боти), бункерувальники рідким паливом різної вантажопідйомності, бункерувальники-водолеї (самохідні та несамохідні), судна для запобігання забруднення моря (плав'ємкості для збору лляльних та фекальних вод із сепараційною установкою та без неї), нафтосміттезбирачі для роботи в акваторії портів, зачисні станції, плавучі станції для зачистки трюмів від залишків вантажів та фумігації, пожежні катери, пожежні базові судна, криголами,

криголами-буксири, плавучі крани різної вантажопідйомності, плашкоути, суховантажні трюмні баржі та баржі-майданчики, інші судна, які не здійснюють комерційне перевезення;

судна технічного флоту – судна, які призначені для обслуговування портової інфраструктури: плавучі крани та копри, плавучі майстерні та доки, землесоси та землечерпалки, плавучі станції енергопостачання, понтони, ґрунтовідвізні шаланди, кабелеукладувачі, водолазні боти, завізники якорів, гідрографічні судна, промірні судна;

судноплавний канал – гідротехнічна споруда, яка призначена для руху суден до/із кількох морських портів та/або терміналів, розташованих як у межах території України, так і поза її межами;

суховантажне судно (балкер) – судно, яке згідно із судовими документами призначено та використовується для перевезення сухих вантажів (генеральних, навалювальних та насипних), включаючи такі типи суден, як комбіновані судна для перевезення сухих та наливних вантажів (типу нафторудовози).

Інші терміни у цьому Порядку вживаються у значеннях, визначених в Кодексі торговельного мореплавства України, Законі України «Про морські порти України», інших нормативно-правових актах.

II. Справляння портових зборів

1. Загальні засади справляння портових зборів

1. Згідно зі статтею 22 Закону України «Про морські порти України» у морському порту справляються такі портові збори: корабельний, каналний, причальний, санітарний, маяковий, якірний та адміністративний (далі – портові збори).

Портові збори справляються наступним чином:

корабельний збір – на користь користувача портової акваторії, а також власника операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання

чинності Законом України «Про морські порти України». Користувачем акваторій морських портів є адміністрація морських портів України, якій на підставі рішення Кабінету Міністрів України надана у користування акваторія морського порту з метою забезпечення безпеки мореплавства при вході, маневруванні, стоянці і виході суден;

канальний збір – на користь користувача судноплавних каналів - адміністрації морських портів України, якій передано в господарське відання судноплавний канал та яка забезпечує його безпечну експлуатацію, у тому числі для безпечного проходу суден до морських портів (терміналів/пунктів);

причальний збір – на користь власника причалу або юридичної особи, яка використовує причал, що знаходиться у її господарському віданні або використовується на підставі договору оренди чи концесії, за його призначенням у своїй господарській діяльності;

санітарний збір – на користь адміністрації морських портів України;

маяковий збір – на користь державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства;

адміністративний збір – справляння адміністративного збору здійснюється адміністрацією морських портів України; перерахування коштів від адміністративного збору до Державного бюджету здійснюється відповідно до Бюджетного кодексу України;

якірний збір – ставка якірного збору для кожного морського порту прийнята зі значенням на рівні нуль; покриття витрат на утримання якірних стоянок у межах акваторії морського порту враховано у ставках корабельного збору.

2. Портові збори справляються в морських портах із суден, що плавають під Державним Прапором України та іноземними прапорами.

Для цілей цього Порядку портові збори справляються з суден, що заходять для проведення вантажних операцій до суб'єктів господарювання, розташованих на внутрішніх водних морських шляхах, віднесених до категорії судноплавних, на які відповідно до Прикінцевих положень Закону України «Про морські порти

України» на день набрання чинності цим Законом поширюється визначення терміну «морський термінал», незалежно від їх місця знаходження в межах або за межами існуючих державних підприємств - морських портів, і які підлягають включенню до меж морського порту, акваторією якого вони користуються, або до меж найближчого морського порту.

3. При справлянні портових зборів акваторія морського порту розглядається як єдиний наданий у користування адміністрації морських портів України об'єкт у межах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до законодавства.

Переміщення суден між ділянками акваторії, розташованими в межах акваторії одного морського порту, не передбачає додаткового справляння портових зборів, крім каналного. Будь-яке переміщення суден, що супроводжується виходом/входом із/до однієї ділянки акваторії морського порту та входом/виходом до/з іншої ділянки акваторії одного і того ж морського порту, вважається переміщенням судна в межах акваторії одного морського порту.

4. Нарахування корабельного, каналного, санітарного, адміністративного, маякового портових зборів здійснюється на підставі валової місткості судна, крім випадків, визначених цим Порядком.

5. Нарахування причального портового збору здійснюється на підставі валової місткості судна за добу, крім випадків, визначених цим Порядком.

6. При справлянні причального портового збору за ставками, встановленими за одиницю валової місткості судна за добу, кожна неповна доба приймається за повну та час округлюється у більшу сторону до 1 доби.

Підставою для визначення часу при нарахуванні причального збору є інформація про час виконання фактичних операцій в морському порту, що відображається у стейтменті.

У випадку, якщо під час суднозаходу здійснюється стоянка судна біля декількох причалів, отримувач причального збору здійснює округлення загального часу перебування судна біля причалів, що йому належать, згідно з першим абзацем цього пункту.

7. Для вантажних морських суден, що здійснюють комерційне перевезення, оформлення стейтменту у морському порту є обов'язковим.

Для пасажирських морських суден, що здійснюють круїзне плавання, суден внутрішнього плавання, суден змішаного плавання, малих суден, суден, що здійснюють плавання між портами р. Дунай, інших плавучих засобів допускається відображення фактичних операцій, які були виконані протягом суднозаходу, у інших документах, крім стейтменту.

8. При справлянні санітарного збору використовується валова місткість тільки того судна, що є самохідною частиною баржебуксирного складу та іншої складеної плавучої споруди.

9. Ставки портових зборів встановлюються у конвертованій валюті 1 групи (доларах США) для суден у закордонному та каботажному плаванні та не містять податку на додану вартість.

Податок на додану вартість нараховується та сплачується відповідно до вимог Податкового кодексу України.

10. Державна належність судна і відповідно наданий йому статус під час справляння портових зборів визначаються за прапором, під яким це судно плаває, незалежно від того, хто є його власником і хто його використовує.

11. Портові збори із суден під іноземним прапором справляються у конвертованій валюті 1 групи (доларах США) відповідно до чинного законодавства України.

Сплата портових зборів, які справляються із суден під іноземним прапором, може бути здійснена у іншій конвертованій валюті 1 групи. У такому випадку перерахунок суми портових зборів у іншу конвертовану валюту 1 групи здійснюється шляхом застосування крос-курсу, розрахованого на дату виставлення рахунку.

12. Портові збори із суден під Державним Прапором України справляються у національній валюті України згідно з офіційним курсом, встановленим Національним Банком України на дату виставлення рахунку.

Для баржебуксирних складів та інших складених плавучих споруд для справляння всіх видів портових зборів враховується прапор кожного судна, плавучого засобу, що є частиною баржебуксирного складу або іншої складеної плавучої споруди.

13. Сплата портових зборів у морських портах здійснюється до виходу судна з морського порту, крім сплати причального портового збору, здійснення якої дозволяється після завершення суднозаходу та виходу судна за межі акваторії морського порту за проміжок часу перебування у морському порту не більше трьох діб. За проходження судноплавного каналу в один кінець сплата портових зборів здійснюється шляхом попередньої оплати або безпосередньо на вході у канал.

Для суден, які перебувають у межах акваторії морського порту 30 діб та більше, справляння портових зборів здійснюється за кожний календарний місяць та/або за частину календарного місяця до завершення суднозаходу та виходу судна за межі акваторії морського порту.

Кошти від санітарного збору передбачають забезпечення приймання з суден забруднень та подальше безпечне поводження з ними під час стоянки суден в морському порту до 20 діб.

14. Капітан судна або морський агент, якій діє від імені та за дорученням судновласника/фрахтувальника, до підходу судна у акваторію морського порту надає отримувачу портових зборів завірену копію обмірного свідоцтва або документу, що його замінює, а також інші документи, необхідні для справляння портових зборів, та несе відповідальність за своєчасне надання та достовірність документів, на підставі яких здійснюється нарахування портових зборів. Після здійснення судном входу у морський порт, у тому числі з метою виконання вантажних операцій в цьому порту, суднозахід не може бути скасовано та портові збори справляються відповідно до п. 13 розділу II цього Порядку.

15. Від справляння корабельного, каналного, санітарного, маякового та адміністративного портових зборів звільняються наступні судна під прапором будь-яких країн:

військові кораблі України, військові кораблі інших країн, враховуючи кораблі прикордонної охорони;

госпітальні судна (за умов використання виключно за спеціалізацією);

наукові, навчальні, гідрографічні (лоцмейстерські), патрульні, інші судна спеціального призначення (за умов використання виключно за спеціалізацією);

судна, плавучі засоби, 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 ремонтом/ремонту та судна, які проходять ходові випробування;

прогулянкові судна; яхти; вітрильні судна та човни; спортивні судна; пасажирські судна, які віднесено до суден внутрішнього плавання та які здійснюють перевезення виключно між морськими та/або річковими портами та/або терміналами у межах території України;

судна, що здійснюють операції з супроводження суден, швартовні операції, доставлення комісій на судна та бонування;

риболовні судна, які не виконують вантажні операції;

судна, що належать або орендуються адміністрацією морських портів України, яке є підприємством – користувачем акваторії морського порту, та використовуються для здійснення діяльності, що визначена законодавством з метою утворення цього підприємства;

судна, що заходять у морський порт виключно для виконання наступних операцій: із ліквідації наслідків стихійного лиха, пошуку та/або рятування людей; зміни екіпажу, зняття з борту судна хворої чи померлої особи; отримання суднового постачання; для використання морського порту у якості місця укриття 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;

судна, що заходять до морського порту, внесеного до Реєстру морських портів України, з метою постановки на якір, без виконання у акваторії цього морського порту вантажних та/або пасажирських операцій у зв'язку із очікуванням проходу до іншого морського порту, внесеного до Реєстру морських портів України; з метою здійснення процедур, пов'язаних з пропуском через державний кордон України, без виконання вантажних операцій (крім суден, що заходять у морські порти для надання послуг за договором морського перевезення пасажирів або договором морського круїзу); для перетину акваторії морського порту в каботажному плаванні без здійснення будь-якої зупинки у межах акваторії цього порту, у тому числі без постановки до причалу, іншої гідротехнічної споруди, на якір, до бочок, палів чи іншого судна та без виконання вантажних та/або пасажирських операцій в цьому порту, у тому числі на його рейді, при цьому корабельний, санітарний, маяковий та адміністративний збори справляються у морських портах, до яких означені судна прямують (умови, передбачені цим абзацом, не стосуються звільнення від каналного збору);

судна, що належать або орендуються установою, що забезпечує функціонування національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України (за умов використання виключно для

забезпечення функціонування національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України);

судна, що належать або оренднуються державною установою, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства (за умов використання виключно для здійснення діяльності, що визначена законодавством метою утворення цього підприємства);

судна, які здійснюють діяльність за замовленням адміністрації морських портів України, яке є підприємством–користувачем акваторії морського порту, а саме: судна технічного, днопоглиблювального, портового та службово-допоміжного флоту, аварійно-рятувального флоту, судна забезпечення, плавучі крани, робочі та роз'їзні судна, криголами, що використовуються для здійснення діяльності, що визначена законодавством з метою утворення цього підприємства.

Додатково до наведених виключень передбачено звільнення суден від наступних портових зборів:

канальний збір – судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4 метри, здійснюють каботажне плавання та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання;

санітарний збір – пасажирські судна, що мають пасажирське свідоцтво, та не відносяться до вантажопасажирських, а також несамохідні частини баржебуксирних складів та інших несамохідних плавучих засобів;

маяковий збір – вантажні та пасажирські судна змішаного плавання, річкові судна, буксири, баржи, ліхтери, що здійснюють суднозаходи до морських портів р. Дунай.

Причальний збір не справляється при перебуванні біля причалів таких суден:

військових кораблів під прапором України, враховуючи кораблі прикордонної охорони під прапором України;

госпітальних суден (за умов використання виключно за спеціалізацією);

наукових, навчальних, гідрографічних (лоцмейстерських) суден, патрульних, інших суден спеціального призначення (за умов використання виключно за спеціалізацією);

суден, що належать або орендуються адміністрацією морських портів України, яке є підприємством-користувачем акваторії морського порту, та використовуються для здійснення діяльності, що визначена законодавством з метою утворення цього підприємства;

суден, які здійснюють діяльність за замовленням адміністрації морських портів України, яке є підприємством – користувачем акваторії морського порту, а саме: судна технічного, днопоглиблювального, портового та службово-допоміжного флоту, аварійно-рятувального флоту, судна забезпечення, плавучі крани, робочі та роз'їзні судна, криголами, що використовуються для здійснення діяльності, що визначена законодавством з метою утворення цього підприємства;

суден, що належать або орендуються установою, що забезпечує функціонування національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України (за умов використання виключно для забезпечення функціонування національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України);

суден, що належать або орендуються державною установою, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства (за умов використання виключно для здійснення діяльності, що визначена законодавством метою утворення цього підприємства).

16. Якщо судна, які згідно з пунктом 15 глави 1 розділу II цього Порядку звільнені від сплати портових зборів, при суднозаході у морський порт використовуються для комерційного перевезення (переміщення) вантажів та/або пасажирів, портові збори справляються згідно із положеннями цього Порядку на загальних засадах.

17. У розумінні цього Порядку визнається, що судно використане відповідно до спеціалізації за наступних умов:

1) вантажне судно здійснює вхід та/або вихід до/із акваторії морського порту та/або рух судноплавним каналом із вантажем та/або у баласті до чи після виконання вантажних операцій за технологією та із видом вантажу, які за своїми характеристиками відповідають спеціалізації судна, зазначеній у класифікаційному свідоцтві або інших судових документах;

2) пасажирське судно виконує вхід та/або вихід до/із акваторії морського порту та/або рух судноплавним каналом із пасажирами або у баласті до чи після виконання пасажирських операцій;

3) судно, що не є транспортним (вантажним та/або пасажирським), або плавучий засіб використовується виключно для операцій, які є його призначенням згідно з судовими документами, та не виконує операцій із вантажних та/або пасажирських комерційних перевезень.

18. Якщо в міжнародному обмірному свідоцтві, обмірному свідоцтві класифікаційного товариства чи іншому судовому документі вказані різні значення валової місткості, довжини, ширини, висоти борту судна або судно має більше одного міжнародного обмірного свідоцтва або обмірного свідоцтва класифікаційного товариства, у розрахунках портових зборів використовуються найбільші величини.

19. Для баржебуксирних складів та інших складених плавучих споруд при справлянні усіх видів портових зборів, крім санітарного, валова місткість дорівнює сумі валової місткості усіх окремих елементів. При цьому у випадку, якщо у складі баржебуксирних складів та інших складених плавучих споруд є судна під Державним Прапором України та іноземним прапором, для справляння всіх видів портових зборів використовується валова місткість окремих елементів за прапором.

2. Справляння корабельного збору

1. Корабельний збір справляється за одиницю валової місткості судна за кожний вхід у акваторію морського порту, операційну акваторію причалу (причалів) та кожний вихід із акваторії морського порту, операційної акваторії причалу (причалів), крім випадків, передбачених цим Порядком.

2. Нарахування корабельного збору здійснюється відповідно до умов використання суден залежно від виду плавання згідно з їх спеціалізацією відповідно до пункту 17 глави 1 розділу II цього Порядку наступним чином:

1) за ставками для суден у закордонному плаванні:

суховантажні судна (балкер) – перевезення будь-яких сухих вантажів (генеральних, навалювальних та насипних), у т. ч. комбіновані судна для перевезення сухих та наливних вантажів (типу нафторудовози);

наливні судна (танкер) – перевезення будь-яких вантажів наливом, враховуючи, але не виключно, судна для скрапленого газу, хімічних, нафтохімічних вантажів, сировини нафти, нафтопродуктів, наливних харчових вантажів рослинного та тваринного походження;

контейнеровоз та судно, переобладнане для перевезення контейнерів – перевезення контейнерів;

судна із горизонтальним способом виконання перевантажувальних робіт – будь-які судна, що забезпечують виконання перевантажувальних робіт горизонтальним способом, у тому числі: накатні вантажні судна; накатні вантажопасажирські судна; пороми; ліхтеровози; худобовози;

пасажирські судна – судна, що мають пасажирське свідоцтво та не відносяться до вантажопасажирських, здійснюють перевезення пасажирів;

інші вантажні судна – судна, які не можуть бути віднесені до наведених вище типів; баржебуксирні склади та судна, що здійснюють операції з міжпортового буксирування; риболовні судна, що здійснюють вантажні операції; плавучі споруди; судна будь-яких типів, що згідно з умовами пункту 15

глави 1 розділу II цього Порядку звільнені від сплати корабельного збору, але фактично використовуються для комерційного перевезення (переміщення) згідно з ознаками, наведеними у пункті 9 розділу I цього Порядку, та при цьому виконують у межах акваторії вантажні та/або пасажирські операції та/або здійснюють операцію буксирування.

2) ставки для суден у каботажному плаванні застосовуються для суден будь-якої спеціалізації, що здійснюють каботажне плавання;

3) із суден у закордонному плаванні, які протягом суднозаходу у морський порт здійснюють операції, що не відповідають їх спеціалізації, справляння корабельного збору відбувається за найвищими ставками для суден у закордонному плаванні, що встановлені у цьому морського порту (терміналі).

3. Валова місткість при справлянні корабельного збору у морських портах Азовського моря для суден, максимальна осадка яких, зазначена в міжнародному обмірному свідоцтві, обмірному свідоцтві класифікаційного товариства або іншому судновому документі, перевищує оголошену осадку, встановлену для підхідного каналу, що є частиною акваторії цього морського порту Азовського моря, застосовується із коефіцієнтом, який дорівнює співвідношенню між оголошеною осадкою на підхідному каналі цього морського порту та осадкою судна, зазначеною у суднових документах.

Розрахунок скорегованої величини валової місткості (GT_k) здійснюється наступним чином:

$$GT_k = GT * K_m,$$

де GT – валова місткість судна, зазначена в суднових документах;

K_m – пропорційне співвідношення між оголошеною осадкою на підхідному каналі морського порту Азовського моря та осадкою судна, зазначеною в суднових документах;

$$K_m = M/m,$$

де m – максимальна осадка судна, зазначена у суднових документах;

М – оголошена осадка підхідного каналу, встановлена для морського порту Азовського моря.

3. Справляння каналного збору

1. Канальний збір за проходження суден судноплавними каналами Дунай – Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре), Бузько-Дніпровсько-лиманським каналом (далі – БДЛК), Херсонським морським каналом (далі – ХМК), Керч-Єнікальським каналом (далі – КЄК) справляється на користь суб'єкта, визначеного пунктом 1 глави 1 розділу II цього Порядку.

2. Справляння каналного збору за проходження судноплавними каналами, наведеними у пункті 1 цієї глави, здійснюється за кожне проходження каналу судном в один кінець залежно від виду плавання, крім випадків, передбаченим цим Порядком.

3.3 судна, яке здійснює перехід між морськими портами (терміналами/пунктами), що розташовані на БДЛК, каналний збір за прохід по БДЛК справляється за ставкою, що дорівнює різниці між розмірами ставок у залежності від виду плавання, установленими для відповідних ділянок БДЛК.

За проходження БДЛК і ХМК без заходження в морські порти (термінали/пункти) каналний збір справляється за ставками, які встановлені у залежності від виду плавання, за прохід БДЛК – ставка БДЛК (1-12 коліна) та за прохід ХМК – ставка каналного збору визначена для проходу в/з морський(ого) порту Херсон (прохід 1-5 колін БДЛК та ХМК) відповідно.

Для суден, що здійснюють перехід між морськими портами (терміналами/пунктами) на р. Дніпро та портами (терміналами/пунктами), що розташовані на БДЛК вище 5 коліна, ставка каналного збору (S_x) розраховується наступним чином:

$$S_x = (S_{(1-5 \text{ та ХМК})} - S_{(1-4)}) + (S_{\text{порт БДЛК}} - S_{(1-4)}),$$

де S_x – ставка канального збору для суден, що здійснюють переміщення між морськими портами (терміналами), розташованими в межах БДЛК та ХМК;

$S_{(1-5 \text{ та ХМК})}$ – ставка канального збору, визначена для проходу в/з морський(ого) порту Херсон;

$S_{(1-4)}$ – ставка канального збору БДЛК (1-4 коліно);

$S_{\text{порт БДЛК}}$ – ставка канального збору, визначена для суден, що здійснюють переміщення до/з морського порту (терміналу) призначення, розташованого в межах БДЛК.

4. Справляння маякового збору

1. Маяковий збір справляється за одиницю валової місткості судна за кожний вхід в акваторію морського порту та вихід з акваторії морського порту.

2. Маяковий збір справляється з таких плавучих об'єктів у закордонному або каботажному плаванні:

вантажних суден, які здійснюють суднозахід у акваторію морського порту з метою виконання вантажних операцій у цьому морському порту;

суден, які виконують операції із міжпортового буксирування, до/з цього морського порту;

риболовних суден, що здійснюють вантажні операції;

пасажирських суден у закордонному плаванні, що здійснюють суднозахід у морські порти Азовського та Чорного морів та/або морські порти України, розташовані в гирлі та на р. Дунай.

Судна з ознаками, які визначено пунктом 15 глави 1 розділу II цього Порядку, звільняються від сплати маякового збору.

3. Уповноважені представники адміністрації морських портів України щомісяця до 5 числа місяця, наступного за звітним, на умовах договору надають

державній установі, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства, інформацію про судна, які протягом місяця здійснювали суднозахід в акваторію морського порту та відповідають ознакам пункту 2 цієї глави.

5. Справляння причального збору

1. Причальний збір справляється за одиницю валової місткості судна в залежності від виду плавання за кожен добу стоянки біля причалів у морських портах (терміналах), крім випадків, передбачених цим Порядком.

2. Початком періоду, за який нараховується причальний збір, що справляється за добу стоянки судна, є дата та час завершення швартовних робіт із постановки судна до причалу або до іншого судна, ошвартованого біля причалу.

Завершенням періоду, за який нараховується причальний збір, що стягується за добу стоянки судна, є дата та час завершення швартовних робіт із відходу судна від причалу або від іншого судна, ошвартованого біля причалу.

3. Для суден, які стоять лагом до іншого судна, ошвартованого біля причалу, або ошвартовані біля причалу носом чи кормою, ставки причального збору застосовуються із коефіцієнтом 0,5.

6. Справляння адміністративного збору

1. Адміністративний збір справляється за одиницю валової місткості з вантажних, вантажо-пасажирських, пасажирських суден у закордонному або каботажному плаванні під час кожного заходження судна у морський порт (термінал) для виконання вантажних та/або пасажирських операцій з

урахуванням пункту 2 глави 1 розділу II цього Порядку, крім випадків, передбачених цим Порядком.

2. Справляння адміністративного збору здійснюється із суден у закордонному плаванні, що послідовно заходять у два або більше морських портів України для виконання вантажних та/або пасажирських операцій, за умов відсутності між такими суднозаходами здійснення цим судном входу до нейтральних вод та порту (терміналу) іноземної держави, тільки у першому морському порту, у який було здійснено суднозахід з метою виконання вантажних та/або пасажирських операцій.

7. Справляння санітарного збору

1. Санітарний збір справляється із судна, що здійснює суднозахід у морський порт з метою виконання вантажних операцій у цьому порту та/або здійснює міжпортове буксирування, з урахуванням пунктів 2, 13 глави 1 розділу II цього Порядку.

Справляння санітарного збору здійснюється за одиницю валової місткості судна, крім випадків, передбачених цим Порядком, та не залежить від кількості фактично прийнятих забруднень.

2. Санітарний збір не справляється з суден, визначених пунктом 15 глави 1 розділу II цього Порядку, із урахуванням положень пункту 8 глави 1 розділу II цього Порядку.

3. Справляння санітарного збору передбачає:

забезпечення адміністрацією морських портів України обов'язкового прийняття із судна всіх видів забруднень (за винятком баластних вод) за весь час стоянки судна в морському порту, а також сприяння виконанню операцій, пов'язаних з прийняттям забруднень (подання і прибирання плавзасобів, надання

контейнерів та інших місткостей для збирання сміття, перевантажувальні операції, шлангування, відшлангування тощо), з урахуванням п. 13 глави 1 розділу II цього Порядку;

обов'язкове здавання судном у морському порту всіх наявних на борту видів забруднень (за винятком баластних вод) з метою запобігання їх скиданню у море. Здавання забруднень засвідчується відповідною довідкою адміністрації морських портів України.

4. Справляння санітарного збору з суден, які обладнані природоохоронним устаткуванням для безпечного поводження з всіма видами судових відходів і забруднень та мають міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами, свідоцтво на судовий інсинератор, міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню атмосферного повітря і міжнародне свідоцтво про протиобростаючу систему здійснюється із застосуванням до ставки санітарного збору коефіцієнту 0,5.

Умовою застосування коефіцієнту 0,5 згідно з цим пунктом є:

надання адміністрації морського порту завірених капітаном судна копій міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами, свідоцтва на судовий інсинератор, міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню атмосферного повітря і міжнародного свідоцтва про протиобростаючу систему, терміни дії яких повинні бути дійсними у період здійснення суднозаходу (послідовних суднозаходів) у морський порт (морські порти та/або морські термінали) України.

III. Використання коштів від портових зборів

1. Кошти від корабельного збору використовуються:

на роботи, пов'язані з підтримкою існуючих та відновленням паспортних габаритів гідротехнічних споруд, які здійснюються власними силами балансоутримувача (користувача) та/або шляхом укладання відповідних

договорів, із підтримки та відновлення глибин акваторії морського порту, з урахуванням якірних місць стоянки суден на внутрішньому та зовнішньому рейді, операційної акваторії причалу (причалів), а також внутрішніх підхідних каналів морського порту, що є складовими частинами акваторії морського порту (далі – акваторія морського порту), окрім судноплавних каналів, а саме: Бузько-Дніпровсько-Лиманського, Херсонського морського каналу, Дунай-Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре), Керч-Єнікальського каналу (далі – судноплавні канали);

на утримання, поточні, планові та аварійно-відновлювальні ремонтні роботи суден та плавзасобів, які перебувають на балансі та/або використовуються за договорами оренди (чартеру) балансоутримувачем (користувачем) акваторії морського порту, та які використовуються для робіт, пов'язаних з відновленням паспортних та підтримкою існуючих габаритів гідротехнічних споруд, очищення поверхні та дна акваторії морського порту, здійснення промірних, водолазних, суднопідйомних робіт, локалізації та ліквідації забрудень на акваторії морського порту та їх наслідків;

на очищення поверхні та дна акваторії морського порту, моніторингові дослідження стану акваторії морського порту, виконання промірних робіт, водолазне обстеження, які виконуються власними силами балансоутримувача (користувача) акваторії морського порту та/або шляхом укладання відповідних договорів, пов'язаних з контролем, відновленням паспортних та підтримкою існуючих габаритів гідротехнічних споруд та глибин акваторії морського порту;

на поточні, планові та аварійно-відновлювальні ремонтні роботи, що виконуються власними силами балансоутримувача (користувача) акваторії морського порту та/або шляхом укладання відповідних договорів, пов'язаних із утриманням гідротехнічних споруд (окрім причалів) у межах акваторії морського порту;

на отримання дозвільних документів, передбачених нормативно-правовими актами, проектно-вишукувальні роботи, конструкторські роботи, покриття витрат згідно з вимогами природоохоронного законодавства, компенсацію до

бюджету витрат, пов'язаних з нанесенням збитків водному середовищу і біоресурсам при здійсненні днопоглиблювальних робіт;

на роботи, пов'язані з очищенням дна від різних предметів, що перешкоджають судноплавству в акваторії морського порту, які виконуються власними силами балансоутримувача (користувача) акваторії морського порту та/або шляхом укладання відповідних договорів;

на реалізацію проектів, що спрямовані на розвиток акваторії морського порту, нове будівництво, реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт об'єктів портової інфраструктури (крім причалів);

на покриття витрат на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт з підтримки та відновлення паспортних габаритів гідротехнічних споруд, робіт, що спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства, локалізації та ліквідації забруднень на акваторії морського порту та їх наслідків, очищення поверхні та дна акваторії морського порту, а також персоналу, що здійснює технічний нагляд за ремонтом та експлуатацією акваторії морського порту; на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу;

на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів;

на забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України у розмірі, встановленому згідно з законодавством;

на охорону об'єктів портової інфраструктури, підтримання режиму перебування в морському порту та забезпечення пожежної безпеки;

на інші витрати, пов'язані з підтриманням, новим будівництвом, реконструкцією, технічним переоснащенням, капітальним ремонтом об'єктів портової інфраструктури;

на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної

власності, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;

на компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та внесені до Реєстру гідротехнічних споруд у встановленому законодавством порядку, що передаються у державну власність, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства.

2. Кошти від причального збору використовуються:

на утримання та обслуговування причальних споруд у межах їх паспортних характеристик, враховуючи контрольно-інспекторське, геодезичне, водолазне обстеження причальних споруд, підводно-технічні роботи, нагляд тощо;

на поточний ремонт, технічне обслуговування та аварійно-відновлювальні ремонтні роботи причальних споруд у межах їх паспортних характеристик (довжина та ширина);

на реалізацію проєктів, спрямованих на нове будівництво, реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт причальних споруд;

на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;

на компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та внесені до Реєстру гідротехнічних споруд у встановленому законодавством порядку, що передаються у державну власність, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;

на проектно-вишукувальні роботи, розробку проектної документації, конструкторські роботи, отримання висновків, відповідних дозвільних документів, правовстановлюючих документів, документів Класифікаційного товариства;

на покриття витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварійного випадку тощо);

на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт та здійснює технічний нагляд за ремонтом та експлуатацією причальних споруд, на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу;

на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів;

на покриття витрат з плати за землю з дня виникнення права власності або права користування земельними ділянками, розташованими під причальними спорудами;

на інші витрати, пов'язані з підтриманням, новим будівництвом, реконструкцією, технічним переоснащенням, капітальним ремонтом причальних споруд в морських портах.

3. Кошти від канального збору використовуються:

на днопоглиблювальні роботи, пов'язані з підтриманням існуючих та відновленням паспортних габаритів гідротехнічних споруд, що здійснюються власними силами балансоутримувача (користувача) судноплавного каналу та/або шляхом укладання відповідних договорів;

на утримання, поточні, планові та аварійно-відновлювальні ремонтні роботи суден та плавзасобів, які перебувають на балансі та/або використовуються за договорами оренди (чартеру) балансоутримувачем (користувачем) судноплавного каналу та які застосовуються для робіт, пов'язаних з відновленням паспортних та підтримкою існуючих габаритів судноплавних

каналів, у тому числі для здійснення днопоглиблювальних, промірних, водолазних робіт тощо;

на здійснення промірних робіт, очищення судноплавних каналів від наносів, водолазні обстеження, які виконуються власними силами балансоутримувача (користувача) судноплавного каналу та/або шляхом укладення відповідних договорів, пов'язаних з контролем, відновленням та підтримкою паспортних габаритів означених каналів;

на здійснення робіт, пов'язаних з підтримкою річкових внутрішніх водних шляхів України;

на поточні, планові та аварійно-відновлювальні ремонтні роботи, що виконуються власними силами балансоутримувача (користувача) судноплавного каналу та/або шляхом укладення відповідних договорів, пов'язаних із утриманням гідротехнічних споруд у межах судноплавних каналів;

на отримання відповідних дозвільних документів, проектно-вишукувальні роботи, конструкторські роботи, покриття витрат згідно з вимогами природоохоронного законодавства, компенсацію до бюджету витрат, пов'язаних з нанесенням збитків водному середовищу і біоресурсам при днопоглиблювальних роботах на судноплавних каналах, внутрішніх водних річкових шляхах;

на фінансування проектів, що спрямовані на реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт судноплавних каналів;

на утримання персоналу, що бере участь у проведенні експлуатаційних днопоглиблювальних робіт та робіт, які спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства, а також персоналу, що бере участь у проведенні робіт і здійснює технічний нагляд за ремонтом та експлуатацією судноплавних каналів; на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу;

на утримання, обслуговування та забезпечення функціонування річкової інформаційної служби;

на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів;

на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;

на компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та внесені до Реєстру гідротехнічних споруд у встановленому законодавством порядку, що передаються у державну власність, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;

на інші витрати, пов'язані з підтриманням паспортних характеристик судноплавних каналів, їх реконструкцією та капітальним ремонтом.

4. Кошти від маякового збору використовуються:

на утримання, обслуговування та ремонт основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів, які перебувають на балансі державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства, та використовуються для виконання навігаційно-гідрографічного забезпечення у територіальному морі, на внутрішніх водних шляхах України, які виконуються силами власника (балансоутримувача) та/або шляхом укладення відповідних договорів;

на розробку (створення) картографічної продукції, дослідження та розробки, пов'язані з навігаційно-гідрографічним забезпеченням;

на загальногосподарські витрати, що направлені на обслуговування та управління державної(ю) установи(ою), що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства;

на покриття витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварійного випадку тощо);

на фінансування проектів, що забезпечують реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт основних засобів навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства;

на інформаційне-технічне забезпечення та утримання підрозділів, що виконують функції з контролю за повнотою сплати цього збору;

на утримання персоналу державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства, інші витрати, що не пов'язані з виробничою діяльністю, зокрема, забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу, витрати, пов'язані з демонтажем, розбиранням та утилізацією основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів.

5. Кошти від санітарного збору використовуються:

на утримання та обслуговування, переоснащення приймальних споруд морського порту, машин і механізмів, що забезпечують приймання нафтовміщуючих забруднюючих речовин, сміття, харчових відходів та інших забруднень, і їх транспортування до місць накопичення транспортної партії або безпечного поводження; спеціального портового устаткування для безпечного поводження зі сміттям та іншими забрудненнями (печі для спалювання сміття тощо); спеціалізованих транспортних засобів, у тому числі плавзасобів і контейнерного парку (для збору та накопичення судових забруднень до транспортної партії), що використовуються для прийняття з суден усіх видів забруднень, передбачених цим Порядком;

на поточний ремонт та технічне обслуговування основних засобів, із урахуванням транспортних засобів, у тому числі плавзасобів і спеціалізованих ємностей для збору та накопичення судових забруднень до транспортної партії, що використовуються для прийняття з суден усіх видів забруднень, передбачених цим Порядком;

на здавання забруднень суб'єктам господарювання, що здійснюють подальше безпечне поводження з ними; витрати на інші послуги суб'єктів господарювання, пов'язані з прийняттям забруднень із суден;

на розробку проектно-вишукувальної та науково-дослідної документації, документів дозвільного характеру, необхідних для забезпечення здійснення діяльності, пов'язаної з прийомом та подальшим безпечним поводженням з прийнятими забрудненнями та сміттям тощо;

на покриття витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварійного випадку тощо);

на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт, передбачених цим пунктом, та здійснює технічний нагляд за ремонтом та експлуатацією об'єктів, на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу;

на витрати на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів;

на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;

на компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та внесені до Реєстру гідротехнічних споруд у встановленому законодавством порядку, що передаються у державну власність, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;

на інші витрати, пов'язані з прийняттям забруднень із суден та їх подальшим безпечним поводженням;

на фінансування проектів, що забезпечують реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт засобів екологічної безпеки та

природоохоронного напрямку, які застосовуються у межах акваторій морських портів.

Під забрудненнями та відходами, обов'язкове прийняття яких необхідно забезпечувати під час стоянки судна в морському порту, розуміються наступні види забруднень за весь час стоянки в морському порту:

озоноруйнівні речовини, обладнання, яке містить такі речовини та залишки від очищення вихлопних газів згідно з Додатком Долучення Додатка VI до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї (МАРПОЛ 73/78);

сміття згідно з Додатком V до Протоколу 1978 року до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року;

стічні води згідно з додатком IV до Протоколу 1978 року до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року;

нафтовміщуючі забруднюючі речовини (окрім баласту) згідно з Додатком I до Протоколу 1978 року до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року;

шкідливі рідкі речовини згідно з додатком III до Протоколу 1978 року до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року.

6. Кошти від портових зборів можуть бути використані для повернення кредитів та погашення витрат на їх обслуговування, погашення облігацій, залучених на напрямки, передбачені цим Порядком.

7. Кошти від портових зборів використовуються на відшкодування непрямих виробничих, загальновиробничих, адміністративних, інших операційних, фінансових витрат, податку на прибуток та витрат за рахунок прибутку.

За рахунок коштів від портових зборів покриваються наступні витрати:

на розробку проектно-вишукувальної документації, методологічні дослідження та роботи, пов'язані з розробкою основних напрямків розвитку морської галузі в цілому та кожного морського порту окремо;

на консалтингові та страхові послуги;

на охорону праці;

на утримання адміністративного персоналу підприємства, у тому числі витрати на забезпечення їх соціальних гарантій;

на забезпечення діяльності підприємства, які не можуть бути компенсовані за рахунок інших доходів підприємства, зокрема, забезпечення зв'язку та радіонавігації, координацію здійснення господарських операцій, пов'язаних з постановкою флоту, завезенням/вивезенням вантажу в/з морського порту, забезпечення безпеки мореплавства, енергозабезпечення, пожежну та техногенну безпеку, екологічну та природоохоронну безпеку, забезпечення матеріально-технічного постачання, транспортне забезпечення, мобілізаційну роботу та захисні споруди, забезпечення виконання ремонтних робіт тощо;

на утримання об'єктів портового флоту, що не включені до складу прямих витрат за рахунок портових зборів та не можуть бути компенсовані за рахунок інших видів діяльності підприємства, а також на утримання персоналу, що бере участь у виконанні робіт означеними об'єктами підприємства, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу.

Розподіл витрат, визначених у цьому пункті, за видами портових зборів здійснюється пропорційно відсотку доходів по кожному виду портових зборів у загальному об'ємі коштів від портових зборів підприємства за звітний період.

Витрати на придбання, виготовлення, реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт, нове будівництво необоротних активів, які цілком не можна віднести до одного виду портового збору, розподіляються між декількома видами портових зборів пропорційно до частки (відсотку) доходу по кожному виду портових зборів у загальному обсязі доходів від портових зборів.

IV. Ведення обліку доходів, одержаних від портових зборів, та витрат, що здійснюються за рахунок коштів від портових зборів

1. Формами оперативної звітності про доходи від портових зборів і здійснені витрати є «Звіт про нарахування та використання коштів від портових зборів» (додаток 1) та «Звіт про цільове використання коштів від портових зборів» (додаток 2), які подаються центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, щокварталу до 30 числа місяця, наступного за звітним періодом. Оперативна звітність за підсумками року подається до 28 лютого наступного року за звітним.

2. Визнання доходів, одержаних від портових зборів, та витрат, що здійснюються за рахунок коштів від портових зборів, здійснюється відповідно до національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку або Міжнародних стандартів фінансової звітності (далі – МСФЗ), застосування яких встановлено Законом України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні».

3. Підприємства, які вперше застосовують МСФЗ, можуть здійснювати коригування залишку коштів у «Звіті про нарахування та використання коштів від портових зборів» на початок звітного періоду, за який складається перша фінансова звітність за МСФЗ.

4. Підприємства, які вже застосовують МСФЗ, можуть здійснити коригування залишку коштів у «Звіті про нарахування та використання коштів від портових зборів» на початок звітного періоду, в якому стали чинними ці зміни.

V. Ведення оперативного обліку коштів від портових зборів та їх використання

1. Оперативний облік нарахованих та використаних коштів від портових зборів ведеться підрозділом підприємства, визначеним рішенням керівника підприємства.

2. Загальна сума нарахованих підприємством коштів від портових зборів за звітний період визначається на підставі первинних документів окремо за кожним портовим збором.

3. Суми нарахованих підприємством коштів від портових зборів, а також здійснені ним витрати у всіх випадках визначаються без урахування податку на додану вартість, якщо інше не передбачено чинним законодавством.

4. У формах оперативної звітності (додаток 1, додаток 2) наводяться всі передбачені ними показники. Одиниця виміру у формі звітності заповнюється в тисячах гривень з одним десятковим знаком.

5. Заголовна частина форм оперативної звітності заповнюється у такому порядку:

реквізит «підприємство» відображає повне, згідно з установчими документами, найменування підприємства, яке забезпечує справляння портових зборів;

реквізит «орган управління» відображає найменування органу, до якого подається звіт;

реквізит «звітний період» відображає назву періоду, визначену за принципом наростаючого підсумку (наприклад, I квартал, півріччя, 9 місяців і рік), за який подається звіт.

6. «Звіт про нарахування та використання коштів від портових зборів» (додаток 1) складається з дотриманням таких вимог:

дані звіту вказуються наростаючим підсумком з початку року;

у графі 3 показуються невикористані в періоді, що передує звітному, кошти (показники графі 10 за попередній звітний період). Невикористані у періоді, що передує звітному, кошти відображаються зі знаком «+», нестача коштів – зі знаком «-» ;

у графі 4 показується сума коригування залишку коштів на початок звітного періоду за результатами переходу на застосування МСФЗ та виявлення помилок попередніх періодів;

у графі 5 відображається нарахована сума коштів від портових зборів;

у графі 6 відображається сума використаних коштів від портових зборів, визначених відповідно до вимог пунктів 1 - 8 розділу III цього Порядку;

у графі 7 відображається розрахункова величина податку на прибуток, інші відрахування до Державного бюджету (у тому числі частини чистого прибутку (доходу), що підлягає відрахуванню до Державного бюджету відповідно до законодавства), визначена з урахуванням податкових зобов'язань, обчислених відповідно до законодавства. Показники рядків за графою 7 додатка 1 до цього Порядку повинні відповідати показникам однойменних граф рядка 6 додатка 2 до цього Порядку;

у графі 8 показується результат за звітний період: $(гр.8 = гр.5 - гр.6 - гр.7)$. Позитивний результат указується зі знаком «+», негативний – зі знаком «-»;

у графі 9 показується покриття нестачі портових зборів (за видами), за якими недостатньо коштів для відшкодування всіх витрат із урахуванням коштів на початок звітного періоду з відповідним знаком («+» або «-»), за рахунок коштів інших портових зборів за рішенням керівника підприємства. Сума збору, яка використана для покриття інших портових зборів, указується зі знаком «-». Сума, вказана в рядку збору, якого недостатньо, відображається зі знаком «+». Підсумок графі 9 повинен дорівнювати нулю;

у графі 10 відображаються невикористані в періоді кошти, обчислені наростаючим підсумком, за кожним портовим збором, розраховані таким чином: $гр.10 = гр.3 + гр.4 + гр.8 + гр.9$. Невикористані станом на кінець звітної періоду кошти, обчислені наростаючим підсумком, відображаються зі знаком «+», нестача коштів – зі знаком «-».

7. «Звіт про цільове використання коштів від портових зборів» (додаток 2) складається наростаючим підсумком з початку року.

Витрати, пов'язані зі здійсненням робіт і послуг, зазначених у пунктах 1 - 8 розділу III цього Порядку, включаються до звіту за той період, в якому вони були проведені:

у рядку 1 відображаються операційні витрати підприємства, які пов'язані з утриманням об'єктів портової інфраструктури, судноплавних каналів, без ремонту;

у рядку 2 відображаються інші витрати підприємства, у тому числі на забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України;

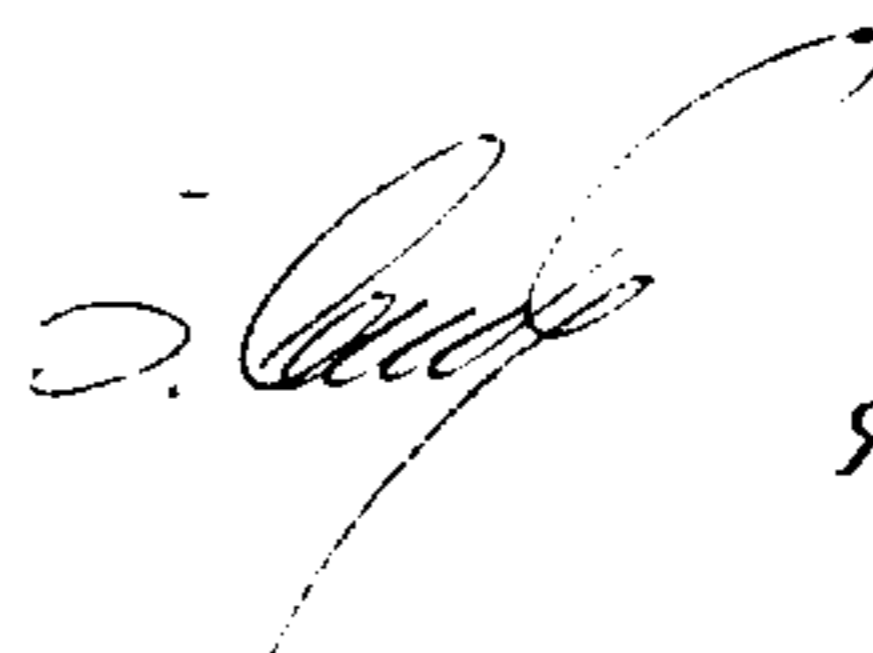
у рядку 3 відображаються загальновиробничі, адміністративні та інші операційні витрати, які розподіляються між декількома видами портових зборів пропорційно до частки (відсотку) доходу по кожному виду збору у загальному обсязі доходів від портових зборів;

у рядку 4 відображаються витрати, пов'язані з ремонтом основних засобів, крім капітального ремонту об'єктів підприємства;

у рядку 5 відображаються витрати на капітальні вкладення, пов'язані з новим будівництвом, реконструкцією, технічним переоснащенням, капітальним ремонтом об'єктів портової інфраструктури та судноплавних каналів;

у рядку 6 відображається розрахункова величина податку на прибуток та інші відрахування до Державного бюджету, яка відповідає показнику графі 7 додатку 1 до цього Порядку.

Генеральний директор
Директорату
морського та річкового транспорту



Ярослав ІЛЯСЕВИЧ

Підприємство _____
 Орган управління _____

Додаток 1
 до Порядку справляння, обліку та використання
 коштів від портових зборів, крім використання
 коштів від сплати адміністративного збору
 (пункту 1 розділу IV)

Звіт про нарахування та використання коштів від портових зборів
 за _____ (звітний період)

									тис. грн.
Вид портового збору	№ рядка	Залишок коштів на початок звітнього періоду	Коригування залишку коштів від портових зборів	Нараховано коштів від портових зборів	Використано коштів від портових зборів	Розрахункова величина податку на прибуток, інші відрахування до Державного бюджету	Результат за звітний період	Покриття нестачі портових зборів	Залишок коштів на кінець звітнього періоду
1	2	3	4	5	6	7	8=(5-6-7)	9	10=(3+4+8+9)
Корабельний	1								
Причальний	2								
Канальний	3								
Маяковий	4								
Санітарний	5								
Якірний	6	-	-	-	-	-	-	-	-
Разом	7								

Керівник

Головний бухгалтер

Підприємство _____
Орган управління _____

Додаток 2
до Порядку справляння, обліку та використання
коштів від портових зборів, крім використання
коштів від сплати адміністративного збору
(пункт 1 розділу IV)

Звіт про цільове використання коштів від портових зборів
за _____ (звітний період)

тис. грн.

Стаття витрат	№ рядка	Вид портового збору						
		Корабельний	Причальний	Канальний	Маяковий	Санітарний	Якірний	Всього
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Витрати операційної діяльності підприємства (без ремонту)	1						-	
Інші витрати підприємства, у тому числі на забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України	2						-	
Загальновиробничі, адміністративні та інші операційні витрати	3						-	
Ремонт основних засобів	4						-	
Витрати на капітальні вкладення	5						-	
Розрахункова величина податку на прибуток, інші відрахування до Державного бюджету	6						-	
Разом	7						-	

Керівник

Головний бухгалтер

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до наказу Міністерства інфраструктури України
«Про деякі питання портових зборів»

I. Визначення проблеми

Проект наказу Міністерства інфраструктури «Про деякі питання портових зборів» (далі – проект наказу/Методика) підготовлено відповідно до частини другої статті 22 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон), якою визначено, що 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 VI 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.

Затвердження Методики було передбачено Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р. Установлення прозорих та економічно обґрунтованих методики розрахунку, порядку справляння і виключно цільового використання портових зборів передбачено також як напрям розвитку портової діяльності в Морській доктрині України на період до 2035 року, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108). До того ж, Антимонопольний комітет України своїм Рішенням №113-р від 06 лютого 2020 р. «Про порушення законодавства про захист економічної конкуренції» зобов'язав Міністерство інфраструктури України розробити та затвердити прозору і недискримінаційну методику розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах.

Проблема, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання, полягає у розробленні та затвердженні Методики, як засобу відповідного економічного обґрунтування встановлення рівня ставок портових зборів, перегляді розміру ставок портових зборів з урахуванням структури та напрямків вантажопотоків, що забезпечить підвищення привабливості морських торговельних портів для користувачів транспортних послуг та створення гарантованого джерела компенсації витрат на відтворення та розвиток портової інфраструктури.

Відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316 «Про портові збори», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462, наразі у морських портах ставки портових зборів залишаються на рівні, який було визначено відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 12.10.2000 № 1544 «Про портові збори» (втратила чинність у 2013 році із набранням чинності Законом України

«Про морські порти України»), із застосуванням до цих ставок знижок та понижувальних коефіцієнтів. Так, 30 січня 2018 року відбулося набрання чинності наказом Міністерства інфраструктури України від 27.12.2017 №474 «Про зниження ставок портових зборів», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12 січня 2018 року за № 46/31498, яким було затверджено застосування коефіцієнту 0,8 до ставок портових зборів з 1 січня 2018 року. Використання такого підходу викликає численні питання з боку суб'єктів господарювання, які працюють в окремих сегментах товарного ринку чи ринку транспортних послуг.

Відсутність Методики не дає змоги здійснити розрахунок та встановити ставки портових зборів на сучасному об'єктивному рівні, який забезпечить одночасно належний рівень фінансування об'єктів портової інфраструктури та оптимізацію ставок портових зборів. Хоча у структурі логістичних витрат на одиницю вантажу питома вага портових зборів не є основною складовою, завищені ставки портових зборів певним чином негативно впливають на можливість участі вітчизняних суб'єктів господарювання у зовнішній торгівлі (насамперед це стосується товарів сировинної групи), призводять до підвищення судновласниками (перевізниками) ставок фрахту, що за інших рівних умов знижує конкурентоздатність портових операторів. Водночас, необґрунтоване заниження ставок портових зборів, нехтування об'єктивними потребами фінансування об'єктів портової інфраструктури матиме негативний вплив на безпеку мореплавства, не дасть змоги розвивати та підтримувати інфраструктуру морських портів на сучасному рівні. Це також негативно позначається на конкурентоспроможності вітчизняних експортерів та імпортерів, на транспортному потенціалі України.

Вказану проблему можливо розв'язати саме шляхом прийняття відповідного регуляторного акта, який визначить алгоритм розрахунку ставок портових зборів, дасть змогу чітко окреслити перелік напрямів діяльності, які можуть фінансуватись коштами від портових зборів.

Зволікання з прийняттям регуляторного акта, на підставі якого формуються розрахунки ставок портових зборів у морських портах може призвести до встановлення тарифів та зборів на економічно необґрунтованому рівні, а також до застосування необґрунтованих і дискримінаційних знижок до портових зборів, що зрештою може призвести до спотворення конкуренції.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни		+
Держава	+	
Суб'єкти господарювання	+	
у т. ч. суб'єкти малого підприємництва	+	

Необхідність затвердження Методики передусім пов'язана з відсутністю нормативно-правових актів, які б визначали економічно обґрунтований механізм розрахунку ставок портових зборів.

Визначити питому вагу суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив, не є можливим, оскільки справляння портових зборів здійснюється з суден, які зареєстровані як в Україні, так і в інших країнах.

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями державного регулювання Методики є:

- на виконання вимог Закону України «Про морські порти України» затвердження механізму розрахунку ставок портових зборів, що, у свою чергу, дасть можливість за рахунок коштів від портових зборів створити належне джерело утримання та розвитку морських портів, судноплавних каналів, здійснення заходів щодо організації пошуку і рятування на морі, охорони людського життя у відкритому морі згідно з міжнародними договорами, стороною яких є Україна, у перспективі – ще і річкових шляхів, маяків та інших засобів навігаційного забезпечення на рівні, що відповідає національним інтересам та вимогам безпеки судноплавства, а також матиме значний вплив на економічну ефективність усіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою господарську діяльність у морських портах України;

- створення умов для об'єктивного поступового зниження рівня питомих витрат портових зборів на одиницю вантажу, що транспортується через порти України.

Методикою закладено такі принципи та особливості, що застосовуються під час розрахунку ставок портових зборів:

- застосування витратного методу розрахунку ставок портових зборів за критерієм достатності джерела необхідного фінансування об'єктів портової інфраструктури та інших об'єктів, які утримуються за рахунок портових зборів;

- перехід до нової бази справляння портових зборів на підставі валової місткості судна - грос-тоннажу (GT);

- нарахування корабельного, каналного, адміністративного, маякового та санітарного портових зборів здійснюється на підставі валової місткості судна, а нарахування причального портового збору - на підставі валової місткості судна за добу;

- ставки корабельного, причального, санітарного портових зборів визначаються за регіональним підходом на єдиному рівні для кожного портового збору наступним чином:

- 1 регіон (Велика Одеса) – морський порт Одеса, морський порт Південний, морський порт Чорноморськ та морський порт Білгород-Дністровський;

- 2 регіон (Азовський регіон) – морський порт Маріуполь, морський порт Бердянськ;

- 3 регіон (Дунайський регіон) – морський порт Ізмаїл, морський порт Рені, морський порт Усть-Дунайськ;

4 регіон (Бузько-Дніпровський регіон) – морський порт Миколаїв, морський порт Херсон, морський порт Ольвія, морський порт Скадовськ;
ставки адміністративного та маякового зборів визначаються на єдиному рівні для морських портів України;

ставка якірного збору для кожного морського порту приймається зі значенням на рівні нуль (покриття витрат на утримання якірних стоянок у межах акваторії морського порту враховано у ставках корабельного збору); ставки каналного збору визначаються для кожного судноплавного каналу;

перегляд розмірів ставок портових зборів передбачається не рідше одного разу на три роки.

Впровадження Методики спрямовано не тільки на підвищення конкурентоспроможності національного портового комплексу, а й має стати одним із дійових 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.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
<p>Альтернатива 1. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах»</p>	<p>Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей відповідно до статті 22 Закону України «Про морські порти України». Буде встановлений економічно обґрунтований підхід до розрахунку розмірів ставок портових зборів, які є обов'язковими для застосування усіма суб'єктами господарювання різних форм власності, що здійснюють свою господарську діяльність у морських портах України і забезпечують відповідно до законодавства справляння портових зборів, та як наслідок прийняття Методики матиме значний вплив на економічну ефективність цих суб'єктів господарювання.</p> <p>Із встановленням економічно обґрунтованого підходу до розрахунку розмірів ставок портових зборів буде створено конкурентний та ефективний ринок з прозорими умовами для якісної роботи портових операторів, виробників продукції, перевізників та судновласників; підвищено рівень безпеки мореплавства, забезпечено високий рівень охорони людського життя на морі та на внутрішніх водних шляхах відповідно до передових світових</p>

	стандартів.
Альтернатива 2. Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання)	За відсутності нормативно-правового акта, який затверджує Методику, та залишенні без змін нинішньої ситуації питання обґрунтованості розміру ставок портових зборів, які наразі застосовуються згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316 «Про портові збори», залишається неврегульованим, та існує неминуча загроза загострення нинішньої складної напруженої ситуації у взаємовідносинах між суб'єктами господарювання різних форм власності, що здійснюють свою господарську діяльність у морських портах України і забезпечують відповідно до законодавства справляння портових зборів, при подальшому застосуванні існуючих ставок портових зборів. Таким чином, запровадження такої альтернативи визнано недоцільним.

Інші альтернативні способи досягнення цілей державного регулювання, що не передбачають розроблення та затвердження зазначеної Методики, є неприйнятними, оскільки вирішення порушеної проблеми лежить, передусім, у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах»	Забезпечить виконання статті 22 Закону України «Про морські порти України», буде визначено методологічні засади економічно обґрунтованого визначення та корегування ставок портових зборів. Прогнозовано, це матиме позитивний вплив на міжнародну торгівлю, оскільки морські порти є центрами міжнародного товарообігу, також матиме місце зростання макроекономічних показників за рахунок розвитку інфраструктури морських терміналів, сплати податків, утворення в процесі	Відсутні

	<p>реалізації проєктів нових робочих місць. Розвиток портової інфраструктури, як наслідок, призводить до підвищення конкурентоспроможності українських портів у азовському, чорноморському та придунайському регіонах. Як наслідок – підвищення поповнення бюджетів всіх рівнів.</p> <p>Окремо слід зазначити, що встановлення економічно обґрунтованого підходу до розрахунку розмірів ставок портових зборів має підвищити рівень безпеки мореплавства та рівень охорони людського життя на морі та на внутрішніх водних шляхах відповідно до передових світових стандартів, що матиме вплив на позиції України у міжнародних рейтингах та виконання країною міжнародних зобов'язань.</p>	
<p>Альтернатива 2. Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання)</p>	<p>Відсутні, оскільки проблема обґрунтованого визначення та корегування ставок портових зборів залишається невирішеною.</p> <p>Залишення динаміки конкурентоспроможності як держави, так і вітчизняного бізнесу на тому ж рівні, що і зараз.</p>	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 1. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах»</p>	<p>Наявність алгоритму визначення економічно обґрунтованих ставок портових зборів та його застосування позитивно позначиться на діяльності підприємств морегосподарського комплексу та, відповідно, на ринковій активності товаровиробників, які використовують потенціал</p>	Відсутні

	морських портів. Позитивний наслідок – наявність та збільшення кількості робочих місць із гідною заробітною платою.	
Альтернатива 2. Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання)	Відсутні, оскільки проблема обґрунтованого визначення та корегування ставок портових зборів залишається не вирішеною. Окрім цього, у разі неприйняття Методики та збереження чинного регулювання існує загроза негативного впливу на екологію довкілля за можливою відсутністю достатніх коштів на підтримання екобалансу в морських портах.	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Неможливо визначити у запропонованій таблиці, оскільки портові збори, які справляються у морських портах України, матимуть вплив на вартість транспортування усіх товарів через морські порти, отже, матимуть опосередкований вплив на діяльність будь-яких суб'єктів господарювання.

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

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах»	Затвердження цього регуляторного акта як засобу удосконалення тарифної політики морських портів та впровадження єдиних засад формування і визначення ставок портових зборів призведе до зростання конкурентоспроможності як вітчизняних морських портів на міжнародному ринку транспортних послуг, так і інших суб'єктів господарювання транспортної інфраструктури. Забезпечення регулювання дасть змогу здійснювати розрахунки ставок портових зборів у морських портах на об'єктивному рівні.	Відсутні
Альтернатива 2. Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання)	Відсутні. Відсутність Методики не дає змоги здійснити розрахунок та встановити ставки портових зборів на сучасному об'єктивному рівні, який забезпечить одночасно належний рівень фінансування об'єктів портової інфраструктури та оптимізацію ставок портових зборів. Це також негативно позначається на конкурентоспроможності вітчизняних експортерів та імпортерів, на транспортному потенціалі України та зрештою може призвести до спотворення конкуренції.	Відсутні

Під час проведення оцінки впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва окремо витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта, відсутні, оскільки забезпечується виконання статті 22 Закону України «Про морські порти України». Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» та суб'єкти господарювання, які відповідно до Закону України «Про морські порти України» справляють портові збори, не набуватимуть додаткових зобов'язань із прийняттям регуляторного акта.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах»	Витрати відсутні

зборів, які справляються у морських портах». Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта.	
Альтернатива 2. Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання). Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта.	Витрати відсутні

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах».	4	Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення поставлених цілей повною мірою (проблема відсутності обґрунтованої бази нарахування портових зборів більше існувати не буде)
Альтернатива 2. Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання).	1	Проблема продовжить існувати, цілі державного регулювання не будуть досягнуті.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Прийняття наказу	Затвердження цього регуляторного акта	Відсутні	Прийняття Методики

Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах».	забезпечить впровадження єдиного економічно обґрунтованого підходу до розрахунку розмірів ставок портових зборів, які є обов'язковими для застосування усіма суб'єктами господарювання різних форм власності, що провадять діяльність у морському порту і забезпечують відповідно до законодавства справляння портових зборів.		забезпечить виконання вимог Закону України «Про морські порти України» та є єдиним способом досягнення цілей державного регулювання.
Альтернатива 2. Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання).	Відсутні	Відсутні	У разі залишення нинішньої ситуації без змін проблема відсутності обґрунтованої бази нарахування портових зборів продовжуватиме існувати, що не забезпечить досягнення цілей державного регулювання.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про	Забезпечить досягнення встановлених цілей державного регулювання. Відмова від збереження чинного регулювання	Вплив зовнішніх факторів на дію регуляторного акта не очікується.

затвердження Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах».	обумовлена наявними проблемами та низкою спірних питань з боку суб'єктів господарювання різних форм власності, що здійснюють свою господарську діяльність у морських портах України і забезпечують відповідно до законодавства справляння портових зборів, при застосуванні існуючих ставок портових зборів.	
Альтернатива 2. Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання).	Залишення без змін нинішньої ситуації не дасть змогу розв'язати вищезазначену проблему. Таким чином, запровадження такої альтернативи визнано недоцільним.	Ризик відсутній

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання визначеної проблеми, є прийняття проекту наказу.

Прийняття Методики дасть змогу:

- уніфікувати розрахунки ставок портових зборів та впровадити обґрунтований механізм їх розрахунку, визначати об'єктивний рівень ставок портових зборів та потребу в їх корегуванні;
- створити належне джерело фінансування утримання, реконструкції і розвитку гідротехнічних споруд та інших об'єктів портової інфраструктури, зокрема, стратегічного значення;
- здійснити розрахунки ставок портових зборів для нових морських портів (причалів, перевантажувальних терміналів).

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

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування, залученими до процесу регулювання.

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

У зв'язку з цим розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Регуляторний акт запроваджується на необмежений строк.

Затвердження Методики здійснюється з урахуванням вимог статті 22 Закону України «Про морські порти України», якою визначається, що розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлюються відповідно до затвердженої методики.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Регуляторний акт приймається з метою затвердження Методики на виконання статті 22 Закону України «Про морські порти України». Розроблення такої Методики, що визначає єдиний підхід до формування та корегування ставок портових зборів, відбувається в Україні вперше. Вплив розміру ставок портових зборів як складової у загальних транспортних витратах на одиницю вантажу, який транспортується водними транспортом через морські порти України, відбивається на суб'єктах господарювання в усіх галузях товарного виробництва. Тому, з огляду на цілі державного регулювання для відстеження результативності цього регуляторного акта пропонується встановити такі кількісні показники:

1) відхилення (зростання чи зменшення) обсягів проходження вантажів (вантажобігу) для потреб національної економіки (експортних, імпорتنних, каботажних) через морські порти України;

2) відхилення (зростання чи зменшення) обсягів коштів, отриманих від портових зборів;

3) відхилення (зростання чи зменшення) обсягів капітальних інвестицій в об'єкти портової інфраструктури, здійснені суб'єктами господарювання різних форм власності, що здійснюють свою господарську діяльність у морських портах України і забезпечують відповідно до законодавства справляння портових зборів;

4) розмір відрахувань до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів суб'єктів господарювання, які справляють портові збори.

Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюється дія акта, не обмежується.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень акта визначається як середній. Проект акта було 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.

ІХ. 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 регуляторного 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 регуляторного 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 регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження акта. Установлені кількісні значення показників результативності регуляторного акта порівнюватимуться із зазначенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Міністр інфраструктури України

«___» _____ 2020 р.



Владислав КРИКЛІЙ

ЗАТВЕРДЖЕНО

наказ Міністерства інфраструктури
України

від _____ 2020 р. № _____

МЕТОДИКА

розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах

I. Загальні положення

1. Ця Методика встановлює економічно обґрунтований підхід до розрахунку розмірів ставок портових зборів, які є обов'язковими для застосування усіма суб'єктами господарювання різних форм власності, що провадять діяльність у морському порту і забезпечують відповідно до законодавства справляння портових зборів.

2. У цій Методиці терміни вживаються у таких значеннях:

база нарахування портових зборів – показник, який виражає обсяг суднообігу (виражений у сумарному значенні валової місткості (GT)), який використовується для розрахунку розмірів ставок портових зборів згідно з цією Методикою;

норматив рентабельності – рівень прибутковості, виражений у відсотках, який застосовується при розрахунку ставок портових зборів, та передбачає покриття відповідних витрат, визначених Порядком справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору, з урахуванням плану розвитку відповідного морського порту (терміналу);

отримувач портового збору – суб'єкт господарювання, визначений відповідно до статті 22 Закону України «Про морські порти України», який забезпечує відповідно до законодавства справляння портових зборів;

прогнозований період – це період планування діяльності отримувача портового збору, на який визначаються витрати та база нарахування для розрахунку ставок портових зборів, що дорівнює п'яти рокам;

ставка портового збору – плата, яка справляється за одиницю валової місткості судна на користь отримувача портових зборів і яка визначається згідно з цією Методикою;

судна аварійно-рятувального флоту – самохідні або несамохідні судна, що згідно з судовими документами призначені та використовуються для надання допомоги у межах акваторії морського порту та/або поза її межами таким, що терплять лихо, людям та будь-яким плавучим засобам, підводним човнам, літальним апаратам, а також для виконання суднопідйомних та водолазних робіт; включають рятувальні, протипожежні, водолазні, допоміжні та суднопідйомні судна (катери), буксири-рятувальники, судна забезпечення.

Інші терміни вживаються у значеннях, наведених в Законах України «Про морські порти України», Кодексі торговельного мореплавства України, Бюджетному кодексі України, Митному кодексі України, Податковому кодексі України, Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору, інших нормативно-правових актах.

II. Розрахунок розмірів ставок портових зборів

1. Загальні положення

1. Портові збори (корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний) справляються в морських портах із судновласників суден і плавучих засобів, що плавають під Державним Прапором України та іноземними прапорами (далі – судна).

2. Розрахунок розмірів ставок портових зборів здійснюється відповідно до запланованих обсягів перевезення вантажів, економічно обґрунтованих операційних витрат, визначених на підставі державних та галузевих нормативів та нормативу рентабельності.

3. Ставки корабельного, причального, санітарного портових зборів визначаються для кожного морського порту (з урахуванням пункту 10 цієї глави).

4. Ставка якірного збору для кожного морського порту приймається зі значенням на рівні нуль. Витрати на утримання якірних стоянок у межах акваторії морського порту враховуються при визначенні ставки корабельного збору.

5. Ставки каналного збору визначаються для кожного судноплавного каналу.

6. Ставки адміністративного та маякового зборів визначаються на єдиному рівні для морських портів України.

7. Ставки портових зборів розраховуються у доларах США за курсом Національного банку України (НБУ), встановленим на момент розрахунку.

8. База нарахування розмірів ставок корабельного, каналного, санітарного, адміністративного, маякового зборів визначається за одиницю валової місткості судна (грос-тоннажу або GT).

9. База нарахування розмірів ставок причального портового збору визначається за одиницю валової місткості судна за добу.

10. Розрахунок ставок корабельного, причального, санітарного портових зборів може бути здійснено за регіональним підходом на єдиному рівні для кожного портового збору наступним чином:

1 регіон (Велика Одеса) – морський порт Одеса, морський порт Південний, морський порт Чорноморськ та морський порт Білгород-Дністровський;

2 регіон (Азовський регіон) – морський порт Маріуполь, морський порт Бердянськ;

3 регіон (Дунайський регіон) – морський порт Ізмаїл, морський порт Рені, морський порт Усть-Дунайськ;

4 регіон (Бузько-Дніпровський регіон) – морський порт Миколаїв, морський порт Херсон, морський порт Ольвія, морський порт Скадовськ.

У такому випадку розрахунок ставки кожного портового збору відповідного регіону здійснюється на підставі наступних показників:

база нарахування портових зборів складає сумарну валову місткість прогнозного періоду морських портів відповідного регіону, яка визначається згідно з розділом IV цієї Методики;

витрати, що включаються до розрахунку ставок портових зборів, відповідають сумарним плановим витратам прогнозного періоду морських портів певного регіону, які передбачені розділом III цієї Методики при розрахунку ставки відповідного портового збору.

11. Затвердження розмірів ставок портових зборів, визначених згідно з цією Методикою, відбувається відповідно до законодавства.

12. Перегляд ставок портових зборів здійснюється відповідно до цієї Методики.

13. Перегляд розміру ставки портового збору здійснюється на підставі аналізу наступних даних, що надаються отримувачем портового збору до Міністерства інфраструктури України за шість місяців до терміну завершення періоду дії ставок портових зборів та початку розробки нових ставок портових зборів у форматі електронних таблиць та паперових документів, які оформлені відповідно до вимог законодавства України:

розрахунок витрат, що включаються до ставки;

розрахунок бази нарахування портових зборів;

У випадку виявлення неповноти даних чи інформації у процесі аналізу даних, зазначених у цьому пункті, Міністерство інфраструктури України має право отримати додаткову інформацію від отримувача портових зборів, надіславши відповідний запит. Отримувач портових зборів зобов'язаний протягом двох тижнів від дати запиту надати до Міністерства інфраструктури необхідну інформацію.

14. До розрахунку ставок портових зборів включаються дані на покриття:

1) для корабельного – планових витрат на утримання акваторії морського порту, в тому числі підхідних каналів, операційних акваторій причалів, берегоукріплень та якірних стоянок з урахуванням частки коштів від корабельного збору на фінансування заходів із забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України;

2) для маякового – планових витрат державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства;

3) для каналного – планових витрат, пов'язаних з утриманням судноплавних каналів, а також витрат із підтримання габаритів суднового ходу на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних;

4) для причального – планових витрат на утримання причалів та інших причальних споруд;

5) для адміністративного – витрат на виконання Україною зобов'язань за дотриманням законодавства і правил мореплавства, 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 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), операційних витрат науково-дослідних підприємств морського та річкового транспорту, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України;

б) для санітарного – планових витрат на утримання, переоснащення, обслуговування приймальних споруд адміністрації морського порту, машин і механізмів, що забезпечують приймання нафтовмісних забруднюючих речовин, сміття, харчових відходів та інших забруднень і їх транспортування до місць накопичення транспортної партії або безпечного поводження; спеціального портового устаткування для безпечного поводження зі сміттям та іншими забрудненнями (печі для спалювання сміття тощо), транспортних засобів, у тому числі плавзасобів спеціалізованих ємностей (для збору та накопичення судових забруднень до транспортної партії), що використовуються для прийняття з суден усіх видів забруднень (крім баластних вод);

7) для якірного – планових витрат на утримання якірних стоянок із включенням таких витрат у повному обсязі до витрат для розрахунку корабельного збору.

Перелік планових витрат, що включаються до розрахунку ставок портових зборів відповідно до цієї глави, визначається переліком послуг, які оплачуються у складі портових зборів, передбачених Порядком справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору.

Норматив рентабельності встановлюється окремо для корабельного, каналного, причального, санітарного портового збору для кожного морського порту (або регіону). Норматив рентабельності для маякового збору встановлюється на єдиному рівні для усіх морських портів. Для адміністративного збору норматив рентабельності не передбачений.

15. У випадку, якщо на момент розрахунку ставок портових зборів діють нормативно-правові акти, які передбачають пільгові умови справляння або звільнення від портових зборів суден, що відносяться до певних категорій за визначеними ознаками, у розрахунках бази нарахування портових зборів використовується відповідний коефіцієнт, який приймає значення від нуля до одиниці у залежності від того, який відсоток зниження ставок портових зборів для визначеної категорії суден передбачений відповідними нормативно-правовими актами, які діють на момент розрахунку ставок портових зборів.

2. Розрахунок розміру ставки корабельного збору.

Ставка корабельного збору визначається в залежності від спеціалізації судна за такими формулами:

1) для суден типу балкер (суховантажне судно), враховуючи комбіновані судна для перевезення сухих та наливних вантажів типу нафторудовози ($S_{\text{кор.балкер}}$):

$$S_{\text{кор.балкер}} = k_{\text{балкер}} * \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ кор}}}{2 * \sum_{n=1}^i GT_{n \text{ кор}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р кораб}} \quad (1),$$

де $k_{\text{балкер}}$ - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів і розраховується за формулою 34 цієї Методики;

$R_{n \text{ кор}}$ – витрати кожного року у межах прогнозованого періоду, які розраховуються за формулою 25 цієї Методики, грн;

$GT_{n \text{ кор}}$ – загальний показник сумарного gros-тоннажу суден у прогнозованому періоді для корабельного портового збору, який розраховується за формулою 33 цієї Методики;

$K_{\text{НБУ}}$ – офіційний курс дол. США на дату проведення розрахунків, грн/дол.США;

$K_{\text{р кораб}}$ - коефіцієнт рентабельності, що враховує норматив рентабельності у складі корабельного портового збору та розраховується за формулою 44 цієї Методики;

n – порядковий номер року;

i – кількість років у прогнозованому періоді.

2) для суден типу танкер для перевезення будь-яких вантажів наливом, у тому числі суден для скрапленого газу, хімічних, нафтохімічних вантажів, сирової нафти, нафтопродуктів, наливних харчових вантажів рослинного та тваринного походження ($S_{\text{кор.танкер}}$):

$$S_{\text{кор.танкер}} = k_{\text{танкер}} * \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ кор}}}{2 * \sum_{n=1}^i GT_{n \text{ кор}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р кораб}} \quad (2),$$

де $k_{\text{танкер}}$ - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів і розраховується за формулою 35 цієї Методики;

3) для суден типу контейнеровоз, у тому числі суден, переобладнаних для перевезення контейнерів, та суден, що спроектовані для перевезення контейнерів та здійснюють у морському порту вантажні операції виключно з навантаження та/або розвантаження контейнерів ($S_{\text{кор.контейнер}}$):

$$S_{\text{кор.контейнер}} = k_{\text{контейнер}} * 0,8 * \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ кор}}}{2 * \sum_{n=1}^i GT_{n \text{ кор}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р кораб}} \quad (3),$$

де $k_{\text{контейнер}}$ - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів і розраховується за формулою 36 цієї Методики;

коефіцієнт «0,8» застосовується до ставки корабельного збору для суден-контейнеровозів, як суден, що здійснюють регулярні перевезення між морськими портами.

4) для будь-яких суден із горизонтальним способом виконання перевантажувальних робіт, у тому числі накатних вантажних суден; накатних вантажопасажирських суден; поромів; ліхтеровозів, худобовозів ($S_{\text{кор.ро-ро}}$):

$$S_{\text{кор.ро-ро}} = k_{\text{ро-ро}} * \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ кор}}}{2 * \sum_{n=1}^i GT_{n \text{ кор}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р кораб}} \quad (4),$$

де $k_{\text{ро-ро}}$ - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів та/або пасажирів і розраховується за формулою 37 цієї Методики;

5) для пасажирських суден, що мають пасажирське свідоцтво та не відносяться до вантажопасажирських ($S_{\text{кор.пас}}$):

$$S_{\text{кор.пас}} = k_{\text{пас}} * \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ кор}}}{2 * \sum_{n=1}^i GT_{n \text{ кор}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р кораб}} \quad (5),$$

де $k_{\text{пас}}$ - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення пасажирів і розраховується за формулою 38 цієї Методики;

б) для інших вантажних суден, враховуючи каравани, барже-буксирні склади, риболовні судна, що здійснюють перевантажувальні операції, та для плаваючих засобів ($S_{\text{кор.інші}}$):

$$S_{\text{кор.інші}} = k_{\text{інші}} * \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ кор}}}{2 * \sum_{n=1}^i GT_{n \text{ кор}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р кораб}} \quad (6),$$

де $k_{\text{інші}}$ - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів і розраховується за формулою 39 цієї Методики;

7) для суден будь-якої спеціалізації, враховуючи каравани, барже-буксирні склади та плавучі споруди, що здійснюють каботажне плавання, крім пасажирських суден, віднесених до суден внутрішнього плавання, що здійснюють перевезення виключно між пунктами відправлення та призначення у межах України ($S_{\text{кор.каботаж}}$):

$$S_{\text{кор.каботаж}} = k_{\text{каботаж}} * \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ кор}}}{2 * \sum_{n=1}^i GT_{n \text{ кор}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р кораб}} \quad (7),$$

де $k_{\text{каботаж}}$ – коефіцієнт, який встановлюється згідно з нормативно-правовими актами та застосовується до gros-тоннажу суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу, без урахування коефіцієнтів $k_{\text{балкер}}$, $k_{\text{танкер}}$, $k_{\text{контейнер}}$, $k_{\text{ро-ро}}$, $k_{\text{пас}}$, $k_{\text{інші}}$, з метою встановлення ставок портових зборів для суден у каботажному плаванні на рівні нижчому, ніж ставки портових зборів для суден у закордонному плаванні.

3. Розрахунок розміру ставки канального збору

1. Визначення розміру ставки канального збору при проходженні Бузько-Дніпровсько-лиманським каналом (далі – БДЛК) та Херсонським морським каналом (далі – ХМК) базуються на розмірі дистанції (коліна) відповідного судноплавного каналу.

Розподіл загальних витрат $R_{\text{канал}}$ між суднами, що рухаються БДЛК та ХМК до морських портів, здійснюється із застосуванням відповідних коефіцієнтів $k_{(1-4)}$, $k_{(1-5 \text{ та ХМК})}$, $k_{(1-9)}$, $k_{(1-11)}$, $k_{(1-12)}$, які визначаються за такими формулами:

$$k_{(1-4)} = \frac{L_{(1-4)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-4)\text{канал}}}{L_{(1-4)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-4)\text{канал}} + L_{(1-5 \text{ та ХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}} + L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}} + L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}} + L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}} \quad (8),$$

$$k_{(1-5 \text{ та ХМК})} = \frac{L_{(1-5\text{таХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}}}{L_{(1-4)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-4)\text{канал}} + L_{(1-5 \text{ та ХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}} + L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}} + L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}} + L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}} \quad (9),$$

$$k_{(1-9)} = \frac{L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}}}{L_{(1-4)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-4)\text{канал}} + L_{(1-5 \text{ та ХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}} + L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}} + L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}} + L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}} \quad (10),$$

$$k_{(1-11)} = \frac{L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}}}{L_{(1-4)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-4)\text{канал}} + L_{(1-5 \text{ та ХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}} + L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}} + L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}} + L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}} \quad (11),$$

$$k_{(1-12)} = \frac{L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}}{L_{(1-4)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-4)\text{канал}} + L_{(1-5 \text{ та ХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}} + L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}} + L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}} + L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}} \quad (12),$$

де $GT_{n(1-4)\text{канал}}$, $GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}}$, $GT_{n(1-9)\text{канал}}$, $GT_{n(1-11)\text{канал}}$, $GT_{n(1-12)\text{канал}}$ — прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір за проходження каналами БДЛК та ХМК на визначену дистанцію (коліна) у прогнозованому періоді та розраховується за формулою 41, т;

$L_{(1-4)}$ — загальна довжина колін (1-4), які проходять судна згідно з паспортом БДЛК, м;

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

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

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

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

2. Розрахунок ставки каналного збору за прохід БДЛК та ХМК для суден за проходження:

1) 1-4 коліна БДЛК:

$$S_{(1-4)} = \frac{k_{(1-4)} * \sum_{n=1}^i R_{n \text{ БДЛК,ХМК}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n(1-4)\text{кан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р канал}} \quad (13),$$

2) 1-5 коліна БДЛК та ХМК (для проходу в/з морський(ого) порту Херсон):

$$S_{(1-5\text{таХМК})} = \frac{k_{(1-5 \text{ таХМК})} * \sum_{n=1}^i R_{n \text{ БДЛК,ХМК}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{кан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р канал}} \quad (14),$$

3) 1-9 коліна БДЛК:

$$S_{(1-9)} = \frac{k_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i R_{n \text{ БДЛК,ХМК}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{кан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р канал}} \quad (15),$$

4) 1-11 коліна БДЛК:

$$S_{(1-11)} = \frac{k_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i R_{n \text{ БДЛК,ХМК}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{кан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р канал}} \quad (16),$$

5) 1-12 коліна БДЛК:

$$S_{(1-12)} = \frac{k_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i R_{n \text{ БДЛК,ХМК}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{кан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р канал}} \quad (17),$$

де $R_{n \text{ БДЛК,ХМК}}$ – це витрати по каналам БДЛК, ХМК, які визначаються за формулою 26, але з урахуванням витрат лише для цього каналного збору, грн.;

$K_{р\text{ канал}}$ – це коефіцієнт рентабельності, визначений з використанням формули 44 цієї Методики.

3. У випадку, якщо судно здійснює перехід між морськими портами (морськими терміналами), що розташовані на БДЛК, ставка канального збору за прохід по БДЛК дорівнює різниці між розмірами ставок, установленими для відповідних ділянок БДЛК.

Для суден, що здійснюють перехід між морськими портами (морськими терміналами) на р. Дніпро та портами, що розташовані на БДЛК вище 5 коліна, ставка канального збору розраховується наступним чином:

$$S_x = (S_{(1-5\text{ та ХМК})} - S_{(1-4)}) + (S_{\text{порт БДЛК}} - S_{(1-4)}) \quad (18),$$

де S_x – ставка канального збору для суден, що здійснюють переміщення між морськими портами/терміналами, розташованими в межах БДЛК та ХМК, дол.США;

$S_{\text{порт БДЛК}}$ – ставка канального збору, визначена для суден, що здійснюють переміщення до/з морського порту/терміналу призначення, розташованого в межах БДЛК, дол.США.

4. Розрахунок ставки канального збору за прохід каналом Дунай – Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре) (далі – ГСХ), розраховується за такими формулами відповідно:

$$S_{\text{ГСХ}} = \frac{\sum_{n=1}^i R_{n\text{ ГСХ}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n(\text{ГСХ})\text{кан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{р\text{ канал}} \quad (19),$$

$S_{\text{ГСХ}}$ – ставка канального збору для суден прохід каналом Дунай – Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре), дол.США;

$R_{n\text{ ГСХ}}$ – витрати по каналам, які визначаються за формулою 26, але з урахуванням витрат лише по каналу Дунай – Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре), грн;

$GT_{n(ГСХ)кан}$ - прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір за проходження каналом Дунай – Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре), розраховується за формулою 41, т.

5. Розрахунок ставки каналного збору за прохід Керч-Єнікальським каналом (далі – КЄК) здійснюється за положеннями цього розділу та алгоритмом, який наведено у підпунктах 1 та 2 глави 3 цього розділу. При цьому враховується, що КЄК використовується для проходу суден, які прямують:

в/з морський(ого) порту Бердянськ, в/з морський(ого) порту Маріуполь;

в/з морський(ого) порту Керч;

проходять КЄК транзитом, у тому числі суден, що заходять (виходять) у порт (з порту) Кавказ.

4. Розрахунок розміру ставки причального збору

Розрахунок розміру ставки причального збору здійснюється за такою формулою:

$$S_{\text{причал}} = \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ причал}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n \text{ причал}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{r \text{ причал}} \quad (20),$$

де $R_{n \text{ причал}}$ – витрати, які покриваються причальним збором у прогнозованому періоді та визначаються за формулою 28 цієї Методики, грн;

$GT_{n \text{ причал}}$ – показник сумарного gros-тоннажу суден, з яких справлятиметься причальний збір за одиницю часу (добу) у прогнозованому періоді, визначається за формулою 42 цієї Методики.

$K_{r \text{ причал}}$ - коефіцієнт рентабельності, що визначає норматив рентабельності для причального портового збору та розраховується за формулою 44 цієї Методики.

5. Розрахунок розміру ставки санітарного збору

Розрахунок розміру ставки санітарного збору здійснюється за такою формулою:

$$S_{\text{сан}} = \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ сан}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n \text{ сан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{p \text{ сан}} \quad (21),$$

де $R_{n \text{ сан}}$ – витрати, які покриваються санітарним збором у прогнозованому періоді та визначаються за формулою 29 цієї Методики, грн;

$GT_{n \text{ сан}}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься санітарний збір у морському порту, визначається за формулою 43 цієї Методики;

$K_{p \text{ сан}}$ - коефіцієнт рентабельності, що визначає норматив рентабельності для санітарного портового збору та розраховується за формулою 44 цієї Методики.

6. Розрахунок ставки адміністративного збору

Розрахунок розміру ставки адміністративного збору ($S_{\text{адмін}}$) здійснюється за такою формулою:

$$S_{\text{адмін}} = \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ адмін}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n \text{ адмін}} * K_{\text{НБУ}}} \quad (22),$$

де $R_{n \text{ адмін}}$ – загальні витрати, які покриваються адміністративним збором у прогнозованому періоді, та визначені за формулою 30 цієї Методики, грн;

$GT_{n \text{ адмін}}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься адміністративний збір, визначається за формулою 32 цієї Методики, т.

7. Розрахунок розміру ставки маякового збору

Розрахунок ставки маякового збору здійснюється за такою формулою:

$$S_{\text{маяк}} = \frac{\sum_{n=1}^i R_{n \text{ маяк}}}{2 * \sum_{n=1}^i GT_{n \text{ маяк}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{r \text{ маяк}} \quad (23),$$

де $R_{n \text{ маяк}}$ – витрати, які покриваються маяковим збором у прогнозованому періоді та визначаються за формулою 31 цієї Методики, грн;

$GT_{n \text{ маяк}}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься маяковий збір, визначається за формулою 32 цієї Методики, т;

$K_{r \text{ маяк}}$ - коефіцієнт рентабельності, що визначає норматив рентабельності для маякового портового збору та розраховується за формулою 44 цієї Методики.

III. Розрахунок витрат, що включаються до ставок портових зборів

1. Загальні підходи

1. Витрати, які покриваються відповідним портовим збором у прогнозованому періоді розраховуються з урахуванням принципів економічної ефективності та оптимальності за критерієм достатності джерела необхідного фінансування об'єктів портової інфраструктури та інших об'єктів, які утримуються за рахунок портових зборів із дотриманням вимог нормативно-правових актів, якими визначено періодичність та склад заходів зі здійснення технічної експлуатації, нагляду та обслуговування означених об'єктів відповідно до їх призначення з метою забезпечення безпеки судноплавства, надійності, довготривалості та безпечності експлуатації.

2. Під час розрахунку витрат враховуються положення щодо умов та вимог до утримання:

1) гідротехнічних споруд морського порту:

Правила технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 травня 2005 р. № 257, зареєстровані в Міністерстві юстиції 13 жовтня 2005 р. за № 1191/11471 (далі – Правила);

НД 31.3.002-2003 Міністерства транспорту України «Інструкція з інженерного обстеження та паспортизації портових гідротехнічних споруд»;

2) судна портового та службово-допоміжного, технічного, аварійно-рятувального флоту:

Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (СОЛАС-74) (SOLAS);

Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року;

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

Інструкція про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України, затверджена наказом Міністерства транспорту України від 19 квітня 2001 року № 225, зареєстрована в Міністерстві юстиції України 07 травня 2001 року за № 400/5591;

Керівництво по огляду морських суден в експлуатації (РОМСЭ) № 2-06-1;

Правила класифікації та побудови морських суден № 2-05-2;

Правила щодо обладнання морських суден, документ № 2-05-3.

3. До планових витрат прогнозного періоду включаються прямі витрати отримувачів портових зборів, які пов'язані з утриманням портової інфраструктури, судноплавних каналів, та непрямі витрати отримувачів портових зборів, у т.ч. виробничі, загальновиробничі, адміністративні, інші операційні, фінансові витрати, податок на прибуток та витрати за рахунок прибутку.

Непрямі витрати отримувачів портових зборів включають:

витрати, пов'язані з розробкою проектно-вишукувальної документації, методологічні дослідження та роботи, пов'язані з розробкою основних напрямків розвитку морської галузі в цілому та кожного морського порту окремо;

витрати на консалтингові та страхові послуги;

витрати на охорону праці;

витрати на утримання адміністративного персоналу підприємства, у тому числі витрати на забезпечення соціальних гарантій;

витрати на забезпечення діяльності підприємства, які не можуть бути компенсовані за рахунок інших доходів підприємства, зокрема, забезпечення зв'язку та радіонавігації, координація здійснення господарських операцій, пов'язаних з постановкою флоту, завезенням/вивезенням вантажу в/з морського порту, забезпечення безпеки мореплавства, енергозабезпечення, пожежна та техногенна безпека, екологічна та природоохоронна безпека, забезпечення матеріально-технічного постачання, транспортне забезпечення, мобілізаційна робота та захисні споруди, забезпечення виконання ремонтних робіт тощо;

витрати на утримання об'єктів портового флоту, що не включені до складу прямих витрат за рахунок портових зборів та не можуть бути компенсовані за рахунок інших видів діяльності підприємства, а також на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт означеними об'єктами підприємства, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу.

4. Витрати, визначені у пункті 3 глави 1 цього розділу, встановлюються на прогнозований період на економічно обґрунтованому рівні із урахуванням діяльності структурних підрозділів, за винятком витрат на надання спеціалізованих послуг, що здійснюються суб'єктами природних монополій згідно із законодавством, та послуг, що надаються структурними підрозділами за вільними цінами (тарифами).

Показники витрат на утримання відокремлених структурних підрозділів та апарату управління отримувача портових зборів встановлюється в цілому і є граничним при здійсненні фактичних витрат за рахунок портових зборів.

5. Розподіл непрямих витрат за видами портових зборів здійснюється пропорційно до питомої ваги суми витрат прямого характеру отримувачів портових зборів для кожного окремого портового збору в загальній сумі прямих

витрат за рахунок портових зборів отримувача портового збору на прогнозований період.

6. Розрахунок частки коштів портового збору ($R_{п\ i\text{-го збору.непрямі}}$), яка використовується на покриття непрямих витрат у кожному році, здійснюється за такою формулою:

$$R_{п\ i\text{-го збору.непрямі}} = K_{і\text{непр}} * R_{п\ непр} \quad (24),$$

де $K_{і\text{непр}}$ – коефіцієнт, що визначає розподіл непрямих витрат за видами портових зборів, що визначається згідно з пунктом 5 глави 1 цього розділу Методики;

$R_{п\ непр}$ – частка непрямих витрат, що покривається за рахунок портових зборів, визначається згідно із пунктом 3 глави 1 цього розділу Методики, тис.грн.

2. Розрахунок витрат для визначення ставок портових зборів

1. Розрахунок витрат для визначення ставки корабельного збору здійснюється для кожного окремого року у прогнозованому періоді ($R_{п\ кор}$) для кожного морського порту за формулою:

$$R_{п\ кор} = (R_{п\ кор\ днопогл} + R_{п\ кор\ відновлення} + R_{п\ кор\ флот} + R_{п\ кор\ амор} + R_{п\ кор\ обстеження} + R_{п\ кор\ документи} + R_{п\ кор\ суднопідйом} + R_{п\ кор\ ремонт} + R_{п\ кор\ інші} + R_{п\ кор\ непрямі}) * K_{МПРС} \quad (25),$$

де $R_{п\ кор\ днопогл.}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на роботи з експлуатаційного днопоглиблювання, пов'язані з підтриманням паспортних глибин у акваторії морського порту (із урахуванням витрат на утримання якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту), тис.грн;

$R_{п\ кор\ відновлення}$ – витрати на проведення експлуатаційних днопоглиблювальних робіт, пов'язані з досягненням габаритів, встановлених паспортами

гідротехнічних споруд акваторії морського порту (з урахуванням якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту), тис.грн;

$R_{\text{кор флот}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на утримання суден, які використовуються для експлуатаційного днопоглиблення, пов'язаного з підтриманням глибин та/або досягненням габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд акваторії морського порту (із урахуванням якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту), а також очищення поверхні та дна акваторії, здійснення промірних, водолазних, суднопідйомних робіт у межах відповідної акваторії морського порту, локалізації та ліквідації розливів забруднюючих речовин в акваторії морського порту та їх наслідків, а також для виконання функцій забезпечення здійснення діяльності таких суден та плавзасобів, тис.грн;

$R_{\text{н кор амор}}$ – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного року у прогнозованому періоді по гідротехнічних спорудах, розташованих у межах акваторії морського порту та які обліковуються на балансі як окремі об'єкти обліку, окрім причалів; сума амортизації суден, які використовуються для експлуатаційного днопоглиблення, пов'язаного з підтриманням глибин та/або досягненням габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд акваторії морського порту (із урахуванням якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту), а також очищення поверхні та дна акваторії, здійснення промірних, водолазних, суднопідйомних робіт у межах відповідної акваторії морського порту, локалізації та ліквідації розливів забруднюючих речовин в акваторії морського порту та їх наслідків, а також для виконання функцій забезпечення здійснення діяльності таких суден та плавзасобів; 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 заходи із відновлення існуючих об'єктів у випадку потреби витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварії тощо), тис.грн;

$R_{\text{п кор обстеження}}$ — витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на промірні роботи, водолазне обстеження, моніторингові дослідження стану акваторії морського порту, пов'язані з контролем, відновленням та підтримкою габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд (акваторії морського порту, із урахуванням витрат на утримання якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту), тис.грн;

$R_{\text{п кор документи}}$ — витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на отримання дозвільних документів, передбачених законодавством, проектно-вишукувальні роботи, конструкторські роботи, покриття витрат згідно з вимогами природоохоронного законодавства, компенсацію до бюджету витрат, пов'язаних з нанесенням збитків водному середовищу і біоресурсам при здійсненні днопоглиблювальних робіт, тис.грн;

$R_{\text{п кор суднопідйом}}$ — витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на роботи, пов'язані із з очищенням дна від різних предметів, що перешкоджають судноплавству у межах акваторії морського порту, тис.грн;

$R_{\text{п кор ремонт}}$ — витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на поточні, планові та аварійно-відновлювальні та капітальні ремонтні роботи, пов'язані із утриманням гідротехнічних споруд (окрім причалів) у межах акваторії морського порту; суден та плавзасобів, які використовуються для експлуатаційного днопоглиблення, пов'язаного з підтриманням глибин та/або досягненням габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд акваторії морського порту (із урахуванням якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту), а також очищення поверхні та дна акваторії, здійсненням промірних, водолазних, суднопідйомних робіт у межах відповідної акваторії морського порту, локалізації та ліквідації розливів забруднюючих речовин в

акваторії морського порту та їх наслідків, а також для виконання функцій забезпечення здійснення діяльності таких суден та плавзасобів, тис.грн;

$R_{п\text{ кор } інші}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на покриття витрат на утримання персоналу, що бере участь у проведенні експлуатаційного днопоглиблення, та робіт, що спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства, локалізації та ліквідації забруднень на акваторії морського порту та їх наслідків, а також здійснює технічний нагляд за станом і режимом експлуатації акваторії морського порту (із урахуванням якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів 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 на охорону об'єктів портової інфраструктури та забезпечення пожежної безпеки; витрати на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів, тис.грн;

$R_{п\text{ кор } непрямі}$ – частка коштів корабельного збору, яка протягом відповідного року у прогнозованому періоді використовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році. Розраховується за формулою (24) , тис.грн;

$K_{МПРС}$ – коефіцієнт, що відображає частку коштів від корабельного збору, за рахунок якої відбувається фінансування заходів здійснення функціонування та розвитку національної системи пошуку та рятування в морському пошуково-рятувальному районі України відповідно до законодавства. При розрахунку витрат для визначення ставки корабельного збору для операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання чинності Закону України «Про морські порти», яка перебуває у недержавній формі власності, $K_{МПРС}$ не застосовується.

2. Витрати для визначення ставки каналного збору для судноплавних каналів БДЛК, ХМК, ГСХ, КЄК у прогнозованому періоді ($R_{п\text{ кан}}$) розраховуються за формулою:

$$R_{n \text{ кан}} = (R_{n \text{ кан днопогл}} + R_{n \text{ кан відновлення}} + R_{n \text{ кан флот}} + R_{n \text{ кан амор}} + \\ + R_{n \text{ кан обстеження}} + R_{n \text{ кан документи}} + \\ + R_{n \text{ кан ремонт}} + R_{n \text{ кан інші}} + R_{n \text{ кан непрямі}}) * K_{n \text{ ВВШ}} \quad (26)$$

де $R_{n \text{ кан днопогл}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на роботи з експлуатаційного днопоглиблення, пов’язані з підтриманням паспортних глибин, у обсязі, що визначається відповідно до режиму замулювання, визначеного у паспортах судноплавних каналів, тис.грн;

$R_{n \text{ кан відновлення}}$ – витрати на проведення експлуатаційного днопоглиблення, пов’язані з досягненням габаритів, встановлених паспортами судноплавних каналів, тис.грн;

$R_{n \text{ кан флот}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на утримання суден та плавучих засобів, які використовуються для експлуатаційного днопоглиблення, пов’язаного з підтриманням глибин та/або досягненням габаритів, встановлених паспортом судноплавного каналу, у тому числі для здійснення днопоглиблювальних, промірних, водолазних робіт, а також з метою здійснення навігаційного забезпечення на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних, тис.грн;

$R_{n \text{ кан амор}}$ – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного року у прогнозованому періоді по об’єктах, що є гідротехнічними спорудами у межах судноплавних каналів; сума амортизації суден та плавучих засобів, які перебувають на балансі власника (балансоутримувача) судноплавних каналів та які використовуються для експлуатаційного днопоглиблення, пов’язаного з підтриманням глибин та/або досягненням габаритів, встановлених паспортом судноплавного каналу, у тому числі для здійснення днопоглиблювальних, промірних, водолазних робіт, а також з метою здійснення навігаційного забезпечення на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних; 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 заходи із відновлення існуючих об’єктів у випадку

потреби витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварії тощо), тис.грн;

$R_{п кан обстеження}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на промірні роботи, водолазне обстеження, пов'язані з контролем, відновленням та підтримкою габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд судноплавних каналів, а також на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних, тис.грн;

$R_{п кан документи}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, пов'язані з отриманням дозвільних документів, передбачених законодавством, проектно-вишукувальні роботи, конструкторські роботи, покриттям витрат згідно з вимогами природоохоронного законодавства, компенсацією до бюджету витрат, пов'язаних з нанесенням збитків водному середовищу і біоресурсам під час виконання днопоглиблювальних робіт на судноплавних каналах, внутрішніх водних шляхах, тис.грн;

$R_{п кан ремонт}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на поточні, планові та аварійно-відновлювальні роботи та капітальний ремонт, пов'язані із утриманням об'єктів, що є гідротехнічними спорудами у межах судноплавних каналів та сума витрат на ремонт суден та плавучих засобів, які перебувають на балансі власника (балансоутримувача) судноплавних каналів та які використовуються для експлуатаційного днопоглиблення, пов'язаного з підтриманням глибин та/або досягненням габаритів, встановлених паспортом судноплавного каналу, у тому числі для здійснення днопоглиблювальних, промірних, водолазних робіт, а також з метою здійснення навігаційного забезпечення на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних, тис.грн;

$R_{п кан інші}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді 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 станом і режимом експлуатації судноплавних каналів, 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 на утримання, обслуговування і забезпечення функціонування річкової інформаційної служби; витрати на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів, тис.грн;

$R_{n \text{ кан непрямі}}$ – частка коштів каналного збору, яка протягом відповідного року у прогнозованому періоді використовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році, тис.грн. Розраховується за формулою 24;

$K_{n \text{ ввш}}$ – коефіцієнт, що відображає частку коштів каналного збору, яка використовується на покриття витрат протягом відповідного року у прогнозованому періоді, пов'язаних із виконанням робіт на річкових внутрішніх водних шляхах. Використовується при здійсненні розрахунку ставок каналного збору для БДЛК та ХМК та визначається для кожного року за формулою:

$$K_{n \text{ ввш}} = \frac{R_{n \text{ БДЛК}} + R_{n \text{ ХМК}} + R_{n \text{ ввш}}}{R_{n \text{ БДЛК}} + R_{n \text{ ХМК}}} \quad (27),$$

де $R_{n \text{ БДЛК}}$ – витрати по БДЛК протягом відповідного року у прогнозованому періоді, що розраховуються за формулою (26), тис.грн;

$R_{n \text{ ХМК}}$ – витрати по ХМК протягом відповідного року у прогнозованому періоді, що розраховуються за формулою (26), тис.грн;

$R_{n \text{ ввш}}$ – витрати по річковим внутрішнім водним шляхам протягом відповідного року у прогнозованому періоді, тис.грн.

3. Витрати для визначення ставки причального збору протягом відповідного року у прогнозованому періоді ($R_{n \text{ причал}}$) розраховуються за формулою:

$$R_{n \text{ причал}} = R_{n \text{ причал обслуговування}} + R_{n \text{ причал ремонт}} + R_{n \text{ причал амор}} + R_{n \text{ причал документи}} + R_{n \text{ причал інші}} + R_{n \text{ причал непрямі}} \quad (28),$$

де $R_{п}$ причал обслуговування – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на утримання та технічне обслуговування причалів у межах їх паспортних характеристик, враховуючи контрольно-інспекторське, геодезичне, водолазне обстеження причалів, підводно-технічні роботи, тис.грн;

$R_{п}$ причал ремонт – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на поточний, капітальний ремонт причалів у межах їх паспортних характеристик, тис.грн;

$R_{п}$ причал амор – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного року у прогнозованому періоді по усіх причалах, які перебувають на балансі балансоутримувача (користувача) акваторії морського порту та інших причалах у межах акваторії морського порту, незалежно від форми власності та відомчої належності 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 заходи із відновлення існуючих об'єктів у випадку непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварії тощо), тис. грн;

$R_{п}$ причал документи – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на проектно-вишукувальні роботи, розробка проектної документації, отримання висновків, відповідних дозвільних документів, документів класифікаційного товариства, у тому числі при аваріях, тис.грн;

$R_{п}$ причал інші – інші витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, пов'язані із підтриманням паспортних характеристик причалів, у тому числі утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт та здійснює технічний нагляд за станом і режимом експлуатації 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; витрати на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів, тис.грн;

$R_{n \text{ причал непрямі}}$ – частка коштів причального збору, яка використовується на покриття витрат непрямого характеру відповідного року у прогнозованому періоді, тис.грн. Розраховується за формулою 24.

Розрахунок витрат для визначення ставки причального збору протягом відповідного року у прогнозованому періоді за формулою 28 застосовується по усіх причалах, які перебувають на балансі балансоутримувача (користувача) акваторії морського порту та інших причалах у межах акваторії морського порту, незалежно від форми власності та відомчої належності.

4. Витрати для визначення ставки санітарного збору протягом відповідного року у прогнозованому періоді ($R_{n \text{ саніт}}$) розраховуються за формулою:

$$R_{n \text{ саніт}} = R_{n \text{ саніт обслуг}} + R_{n \text{ саніт ремонт}} + R_{n \text{ саніт амор}} + R_{n \text{ саніт здавання}} + \\ + R_{n \text{ саніт документи}} + R_{n \text{ саніт інші}} + R_{n \text{ саніт непрямі}} \quad (29),$$

де $R_{n \text{ саніт обслуг}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на утримання, обслуговування та переоснащення приймальних споруд адміністрації морського порту, машин і механізмів, що забезпечують приймання нафтовмісних забруднюючих речовин, сміття, харчових відходів та інших забруднень і їх транспортування до місць накопичення транспортної партії або безпечного поводження; спеціального портового устаткування для безпечного поводження зі сміттям та іншими забрудненнями (печі для спалювання сміття тощо); спеціалізованих транспортних засобів, у тому числі плавзасобів і контейнерного парку (для збору та накопичення судових забруднень до транспортної партії), що використовуються для прийняття із суден усіх видів забруднень (крім баластних вод), тис.грн;

$R_{n \text{ саніт ремонт}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на поточний, капітальний ремонт та технічне обслуговування основних засобів, із урахуванням транспортних засобів, у тому числі плавзасобів і спеціалізованих емоностей для збору та накопичення судових забруднень до транспортної партії, що використовуються для прийняття із суден усіх видів забруднень (крім баластних вод), тис.грн;

$R_{n \text{ саніт здавання}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на безпосереднє здавання забруднень підприємствам, що здійснюють подальше безпечне поводження з ними; витрати на інші послуги суб'єктів господарювання, пов'язані із прийняттям забруднень із суден, тис.грн;

$R_{n \text{ саніт амор}}$ – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного року у прогнозованому періоді по основних засобах та інших необоротних матеріальних активах, які перебувають на балансі адміністрації 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, аварійної морської події тощо), тис.грн;

$R_{n \text{ саніт документи}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на проектно-вишукувальні роботи, розробку проектної документації, отримання дозвільних документів, документів класифікаційного товариства, у тому числі при аварійних морських подіях, тис.грн;

$R_{n \text{ саніт інші}}$ – інші витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, пов'язані із підтриманням у належному стані, у тому числі утримання персоналу, до посадових обов'язків якого відноситься реалізація вимог конвенції МАРПОЛ 73/78 та вимог природоохоронного законодавства та інших необоротних активів, що використуються на зазначені в цьому підпункті цілі, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу; витрати на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів, тис.грн;

$R_{n \text{ саніт непрямі}}$ – частка коштів санітарного збору, яка протягом відповідного року у прогнозованому періоді використовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році, тис.грн.

У цій Методиці під усіма видами забруднень та відходами з суден, які приймаються у морських портах України за рахунок санітарного збору, розуміються забруднення та відходи, обов'язкове прийняття яких необхідно

забезпечувати під час стоянки судна в морському порту, визначені в пункті 5 розділу III Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору.

5. Витрати для визначення ставки адміністративного збору протягом відповідного року у прогнозованому періоді ($R_{n \text{ адмін}}$) розраховуються за формулою:

$$R_{n \text{ адмін}} = R_{n \text{ адмін внески}} + R_{n \text{ адмін міжнародні договори}} + R_{n \text{ адмін морад}} + R_{n \text{ адмін наука}} \quad (30),$$

де $R_{n \text{ адмін внески}}$ – сплата протягом відповідного року у прогнозованому періоді членських внесків у міжнародні 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 гідрографічна організація (МГО), інші міжнародні організації у сфері судноплавства), тис.грн;

$R_{n \text{ адмін міжнародні договори}}$ – видатки протягом відповідного року у прогнозованому періоді на організацію виконання вимог міжнародних договорів України у сфері судноплавства, зокрема розробку відповідних нормативно-правових 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, тис.грн;

$R_{n \text{ адмін морад}}$ – видатки протягом відповідного року у прогнозованому періоді, 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) із урахуванням витрат на 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, тис.грн.

$R_{n \text{ адмін наука}}$ – витрати наукових закладів, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України, у тому числі на утримання державних підприємств, які забезпечують розробку нормативно-правових актів, 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, тис.грн.

6. Витрати для визначення ставки маякового збору протягом відповідного року у прогнозованому періоді ($R_{n \text{ маяк}}$) розраховуються за формулою:

$$R_{n \text{ маяк}} = R_{n \text{ маяк амор}} + R_{n \text{ маяк утримання}} + R_{n \text{ маяк дослід}} + R_{n \text{ маяк адмін}} + R_{n \text{ маяк інф}} + R_{n \text{ маяк інші}} \quad (31),$$

де $R_{n \text{ маяк амор}}$ – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного року у прогнозованому періоді 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 державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства; забезпечує формування джерела покриття витрат на відновлення, у тому числі і на заходи з відновлення існуючих об'єктів у випадку потреби витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварійної морської події тощо), тис.грн;

$R_{п \text{ маяк утримання}}$ – сума витрат протягом відповідного року у прогнозованому періоді виробничого характеру, в тому числі витрат на утримання, обслуговування та ремонт основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів, які перебувають на балансі державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства та використовуються для виконання навігаційно-гідрографічного забезпечення у територіальному морі, на внутрішніх водних шляхах України, тис.грн;

$R_{п \text{ маяк дослід}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на розробку (створення) картографічної продукції та дослідження та розробки, пов'язані з навігаційно-гідрографічним забезпеченням, тис.грн;

$R_{п \text{ маяк адмін}}$ – загальновиробничі та адміністративні витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, що направлені на обслуговування та управління державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства;

$R_{п \text{ маяк інф}}$ – витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді на інформаційне-технічне забезпечення та утримання підрозділів, що виконують функції з контролю за повнотою сплати маякового збору, тис.грн;

$R_{п \text{ маяк інші}}$ - витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, що не пов'язані з виробничою діяльністю, у тому числі витрати на забезпечення соціальних гарантій працівників відповідно до укладеного Колективного договору між адміністрацією підприємства та профспівковою організацією, сплата членських внесків, членом яких є установа за умови, що такі внески не включено до ставки адміністративного збору, витрати, пов'язані з демонтажем, розбиранням та утилізацією основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів, тис.грн;

Витрати для визначення ставки маякового збору можуть бути переглянуті у разі збільшення чи зменшення функцій державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства та/або кількості засобів навігаційного обладнання в майбутні періоди.

IV. Розрахунок бази нарахування портових зборів

1. Загальні підходи

1. Розміри ставок портових зборів розраховуються з урахуванням пунктів 1-10 глави 1 Розділу II цієї Методики та наступних особливостей визначення бази нарахування портових зборів.

Для розрахунку ставок корабельного, каналного, санітарного, маякового та адміністративного портових зборів судна та плавучі засоби, які звільняються від справляння корабельного, каналного, санітарного, маякового та адміністративного портових зборів не включаються у показники прогнозованого суднообігу.

Додатково до вищенаведених виключень у показники прогнозованого суднообігу при розрахунку ставок каналного, санітарного, маякового портових зборів не включаються судна, які звільняються від відповідного портового збору.

2. Для суден, валова місткість яких не вказана в судових документах, валова місткість розраховується за формулою, встановленою відповідно до правила 3 у Додатку 1 до Міжнародної конвенції про обмірювання суден 1969 року.

3. З метою визначення прогнозного показника суднообігу враховується:

прогнозний суднообіг, пов'язаний з використанням об'єктів портової інфраструктури, які розташовані у межах акваторії морського порту, при здійсненні будь-яких видів діяльності. При цьому враховуються як вже працюючі об'єкти портової інфраструктури, так і такі, що передбачено ввести в експлуатацію протягом проміжку часу, який входить до прогнозованого періоду;

прогнозний суднообіг, пов'язаний із проходженням суден судноплавними каналами.

Для здійснення прогнозу акваторія морського порту розглядається як єдиний об'єкт у межах, визначених та наданих у користування згідно із законодавством, у тому числі ділянки, територіально віддалені від основної акваторії, якірні стоянки, внутрішні підхідні канали, рейд, згідно з нормативно-правовими актами щодо визначення меж акваторій морських портів на момент розрахунку показників для розробки проєкту ставок.

Прогнозний суднообіг розраховується з урахуванням пункту 1 цього розділу.

4. Розрахункова оцінка вантажообігу та суднообігу у прогнозованому періоді:

1) на першому етапі виконується прогнозна оцінка обсягів вантажних та пасажирських потоків, які будуть проходити через морські порти. Для цього використовуються наступні відомості:

консалтингові дослідження, експертні оцінки, опитування, відомості, надані власниками (користувачами) морських терміналів, стивідорних компаній, інших суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у морському порту;

показники державних планових документів у сфері транспорту, зокрема, «Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року», цільових програм розвитку у галузях товарного виробництва, що відповідають прогнозованому періоду;

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;

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;

2) на другому етапі виконується оцінка перспектив розподілу вантажопотоків між морськими портами. При цьому враховуються:

зміна обсягів за рахунок частки вантажопотоків, що обслуговуватимуться виключно наземним транспортом, без застосування морських перевезень;

наявний на момент розробки прогнозу розподіл вантажопотоків між морськими портами, показники динаміки та структури вантажообігу за період не менше 5 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 5 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 морських портів, у т.ч. щодо 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 обслуговувати пасажирів тощо).

3) на третьому етапі здійснюється прогнозний розрахунок 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 проєктів розвитку об'єктів портової інфраструктури у морському порту протягом прогнозованого періоду, на який розраховуються ставки портових зборів.

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

2. Визначення показників бази нарахування для кожного з портових зборів

1. Прогнозні показники сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятимуться портові збори протягом відповідного року у прогнозованому періоді (GT_n) у загальному вигляді розраховуються за формулою:

$$GT_n = GT_{n \text{ балкер}} + GT_{n \text{ танкер}} + GT_{n \text{ контейнер}} + GT_{n \text{ ро-ро}} + GT_{n \text{ пас}} + GT_{n \text{ інші}} + k_{\text{каботаж}} * GT_{n \text{ каботаж}} \quad (32),$$

де $GT_{n \text{ балкер}}$ – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) протягом відповідного року у прогнозованому періоді суден типу балкер, а також суден, які згідно із судновими документами призначені та використовуються для перевезення сухих вантажів (генеральних, навалювальних та насипних), включаючи такі типи суден, як 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, т;

$GT_{n \text{ танкер}}$ – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) протягом відповідного року у прогнозованому періоді 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), 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, т;

$GT_{n \text{ контейнер}}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) протягом відповідного року у прогнозованому періоді суден типу контейнеровоз (у тому числі суден, переобладнаних для перевезення контейнерів, та суден, 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, т;

$GT_{n \text{ ро-ро}}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) протягом відповідного року у прогнозованому періоді будь-яких суден із горизонтальним способом виконання перевантажувальних робіт, у тому числі: накатних вантажних суден; накатних вантажопасажирських суден; поромів; ліхтеровозів; худобовозів, 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, т;

$GT_{n \text{ пас}}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) протягом відповідного року у прогнозованому періоді для пасажирських суден, що мають пасажирське свідоцтво та не відносяться до вантажопасажирських, 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, т;

$GT_{n \text{ інші}}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) протягом відповідного року у прогнозованому періоді 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, т;

$k_{\text{каботаж}}$ – коефіцієнт, який встановлюється згідно з нормативно-правовими актами та застосовується до грот-тоннажу суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу, без урахування коефіцієнтів $k_{\text{балкер}}$, $k_{\text{танкер}}$, $k_{\text{контейнер}}$, $k_{\text{ро-ро}}$, $k_{\text{пас}}$, $k_{\text{інші}}$, з метою встановлення ставок портових зборів для суден у каботажному плаванні на рівні нижчому, ніж ставки портових зборів для суден у закордонному плаванні;

GT_n каботаж – прогнозний показник сумарного грот-тоннажу (GT) протягом відповідного року у прогнозованому періоді 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, т.

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

Для розрахунку ставок корабельного збору, диференційованих за типом суден, прогнозні показники сумарного грот-тоннажу (GT_n) суден, з яких справлятиметься корабельний збір протягом відповідного року у прогнозованому періоді, доповнюються у розрахунку відповідними коефіцієнтами. Загальний показник сумарного грот-тоннажу суден (GT_n кор) у прогнозованому періоді визначається за формулою:

$$GT_n \text{ кор} = k_{\text{балкер}} * GT_n \text{ балкер} + k_{\text{танкер}} * GT_n \text{ танкер} + 0,8 * k_{\text{контейнер}} * GT_n \text{ контейнер} + k_{\text{ро-ро}} * GT_n \text{ ро-ро} + k_{\text{пас}} * GT_n \text{ пас} + k_{\text{інші}} * GT_n \text{ інші} + k_{\text{каботаж}} * GT_n \text{ каботаж} \quad (33),$$

Коефіцієнти $k_{\text{балкер}}$, $k_{\text{танкер}}$, $k_{\text{контейнер}}$, $k_{\text{ро-ро}}$, $k_{\text{пас}}$, $k_{\text{інші}}$ розраховуються шляхом співвідношенням коефіцієнтів, які відображають вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів суден типу балкер та суден іншої спеціалізації. Визначаються на єдиному рівні у межах України наступним чином за формулами 34 - 39 відповідно:

$$k_{\text{балкер}} = \frac{k_1}{k_1} \quad (34)$$

$$k_{\text{танкер}} = \frac{k_2}{k_1} \quad (35)$$

$$k_{\text{контейнер}} = \frac{k_3}{k_1} \quad (36)$$

$$k_{\text{ро-ро}} = \frac{k_4}{k_1} \quad (37)$$

$$k_{\text{пас}} = \frac{k_5}{k_1} \quad (38)$$

$$k_{\text{інші}} = \frac{k_6}{k_1} \quad (39)$$

де 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 гасу, 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 горизонтальним способом виконання перевантажувальних робіт, у тому числі

накатних вантажних суден; накатних вантажопасажирських суден; поромів; ліхтеровозів; худобовозів на здатність забезпечувати перевезення вантажів;

k_5 – коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції для пасажирських суден, що мають пасажирське свідоцтво та не відносяться до вантажопасажирських, на здатність забезпечувати перевезення 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 засобів, 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:

$$k_n = \frac{\sum DW_n}{\sum GT_n} \quad (40),$$

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, т;

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

Коефіцієнт $k_{\text{каботаж}}$ застосовується до грос-тоннажу суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу, без урахування коефіцієнтів $k_{\text{балкер}}, k_{\text{танкер}}, k_{\text{контейнер}}, k_{\text{ро-ро}}, k_{\text{пас}}, k_{\text{інші}}$.

3. Визначення прогнозного показника сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься каналний збір.

Прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься каналний збір, для відповідного року у прогнозованому періоді (GT_n канал) визначається за формулою:

$$GT_n \text{ канал} = GT_n + GT_n \text{ транзит} + k_{\text{каботаж}} * GT_n \text{ каботаж} \quad (41),$$

де GT_n – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) для відповідного року у прогнозованому періоді, який розраховується за формулою (32) по суднам, які проходять судноплавним каналом та входять та/або виходять до/із акваторії морського порту/морського терміналу у межах України;

GT_n _{транзит} - прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) для відповідного року у прогнозованому періоді для суден, що проходять транзитом судноплавні канали.

При визначенні прогнозного показника сумарного gros-тоннажу (GT) відповідного року у прогнозованому періоді для кожного із судноплавних каналів необхідно врахувати наступні особливості. Прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) по суднах, що рухаються судноплавним каналом та проходять в/із морський(ого) порт(у) повинен відображати прогнозні значення gros-тоннажу (GT) відповідно морських портів, до/із яких проходять судна.

За прохід суднами БДЛК та ХМК:

GT_n (1-4) – прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір за проходження каналом БДЛК по суднах, що проходять протягом відповідного року у прогнозованому періоді по 1-4 колінах БДЛК до/з порту Очаків із позначенням меж буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 31 (№ 697 за кп 201), т;

GT_n (1-5таХМК) – прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір за проходження каналами БДЛК та ХМК по суднах, що проходять протягом відповідного року у прогнозованому періоді по 1-5 колінах БДЛК та ХМК до/з портів р. Дніпро, позначених буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 41 (№ 730 за кп 201), та ХМК, т;

GT_n (1-9) – прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір за проходження каналом БДЛК по суднах, які проходять протягом відповідного року у прогнозованому періоді по 1-9 колінах БДЛК до морського терміналу МГЗ із позначенням меж буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 89 (№ 804 за кп 201), т;

$GT_n (1-11)$ – прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір за проходження каналом БДЛК по суднах, які проходять протягом відповідного року у прогнозованому періоді по 1-11 колінах БДЛК до/з порту Ольвія, морського терміналу ТОВ МСП «Ніка-Тера», причалу заводу Океан із позначенням меж буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 120 (№ 870 за кп 201), т;

$GT_n (1-12)$ – прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір за проходження каналом БДЛК, по суднах, які проходять протягом відповідного року у прогнозованому періоді по 1-12 колінах БДЛК до/з морського порту Миколаїв та інших морських терміналів (причалів), які знаходяться за 12 коліном БДЛК (ТОВ СП «Нібулон», Миколаївський річковий порт та інші), із позначенням меж буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 94 (№ 899 за кп 201), т.

Позначення меж наведено у виданні ДУ «Держгідрографія» Державної служби морського та річкового транспорту України «Вогні і знаки Чорного та Азовського морів. Українське узбережжя».

За прохід суднами КЄК:

GT_n вант та пас порт канал – прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір по суднах, що проходять КЄК для проходу протягом відповідного року у прогнозованому періоді для проходу в/із морський(ого) порт(у) Бердянськ, в/із морський(ого) порт(у) Маріуполь, т;

GT_n вант та пас порт канал – прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір по суднах, що проходять КЄК протягом відповідного року у прогнозованому періоді для проходу в/із морський(ого) порту Керч, т;

GT_n транзит канал – прогнозований gros-тоннаж, з якого справлятиметься каналний збір по суднах, що проходять КЄК протягом відповідного року у прогнозованому періоді транзитом, у тому числі для суден, що заходять (виходять) у порт (з порту) Кавказ, т.

Для ГСХ прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) по суднах, що протягом відповідного року у прогнозованому періоді рухаються каналом,

визначається в цілому по усіх судах, з яких справляється каналний збір за прохід каналом.

4. Визначення прогнозного показника сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься причальний збір, що стягується з судовласників.

Прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься причальний збір у морському порту за одиницю часу (добу) протягом відповідного року у прогнозованому періоді ($GT_{n \text{ причал}}$) розраховується за формулою:

$$GT_{n \text{ причал}} = \frac{(k_{1\text{борт}} * GT_n + 0,5 * k_{2\text{борт}} GT_n) * t_{\text{сер.}}}{24} \quad (42),$$

де GT_n – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) протягом відповідного року у прогнозованому періоді, який розраховується за формулою (32);

$k_{1\text{борт}}$ – 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»;

$k_{1\text{борт}}$, $k_{2\text{борт}}$ 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 $k_{1\text{борт}}$, $k_{2\text{борт}}$ 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;

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

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

Прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься санітарний збір, у морському порту протягом відповідного року у прогнозованому періоді ($GT_{n \text{ сан}}$) розраховується за формулою:

$$GT_{n \text{ сан}} = k_{\text{без устаткування}} * GT_{n \text{ вантажні саніт}} + 0,5 * k_{\text{устаткування}} * GT_{n \text{ вантажні саніт}} \quad (43),$$

де $GT_{n \text{ вантажні саніт}}$ – прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) суден, що здійснюють вантажні операції та буксирів, що ведуть баржі для виконання вантажних операцій протягом відповідного року у прогнозованому періоді, який було розраховано за формулою (32), але без урахування сумарного $GT_{n \text{ пас}}$ та $GT_{n \text{ несамохідних плавзасобів (барж), T}$;

$k_{\text{без устаткування}}$ – 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 всіх видів суднових відходів і забруднень та не мають міжнародних свідоцтв про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами і свідоцтва на судновий інсинератор, міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню атмосферного повітря і міжнародного свідоцтва про протиобростаючу систему. Виражається десятковим дробом, приймає значення від нуля до одиниці 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 всіх видів суднових відходів і забруднень та мають міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами і свідоцтво на

судновий інсинератор, міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню атмосферного повітря і міжнародне свідоцтво про протиобростаючу систему. Виражається десятковим дробом, приймає значення від нуля до одиниці 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 всіх видів суднових відходів і забруднень та мають міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами і свідоцтво на судновий інсинератор, міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню атмосферного повітря і міжнародне свідоцтво про протиобростаючу систему, ставка санітарного збору буде застосовуватись із коефіцієнтом 0,5.

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

Прогнозний показник сумарного gros-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься адміністративний збір, протягом відповідного року у прогнозованому періоді ($GT_{n \text{ адмін.}}$) розраховується за формулою 32.

7. 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, протягом відповідного року у прогнозованому періоді ($GT_{n \text{ маяк.}}$) розраховується за формулою 32.

V. Визначення коефіцієнту рентабельності для розрахунку ставок портових зборів

1. Для розрахунку ставок портових зборів застосовується коефіцієнт рентабельності (K_p), який визначається за формулою:

$$K_p = 1 + \frac{A}{100} \quad (44),$$

де A – норматив рентабельності, відсотки.

2. Норматив рентабельності встановлюється окремо для корабельного, каналного, причального, санітарного портового збору для кожного морського порту (або регіону).

Норматив рентабельності для маякового збору встановлюється на єдиному рівні для усіх морських портів.

Для адміністративного збору норматив рентабельності не передбачений.

VI. Моніторинг та перегляд розмірів ставок портових зборів

1. Моніторинг показників, що використовуються при розрахунку ставок портових зборів, визначених цією Методикою, здійснюється шляхом аналізу звітності, що подається до Міністерства інфраструктури України суб'єктами господарювання незалежно від форми власності та відомчої належності, які справляють портові збори, та стану виконання плану розвитку морського порту.

2. Перегляд розмірів ставок портових зборів відбувається не рідше одного разу на три роки відповідно до пункту 13 глави 1 розділу II цієї Методики.

У випадку відхилення більше 10 відсотків показників, відображених у звітності, від показників, які були використані при розрахунку ставок портових зборів, перегляд здійснюється у році, наступному за роком, у якому виявлені такі відхилення. Перегляд розмірів ставок портових зборів може бути достроково ініційований отримувачем портових зборів. У такому випадку отримувач

портових зборів зобов'язаний повідомити Міністерство інфраструктури України про необхідність перегляду розмірів ставок портових зборів не пізніше ніж за шість місяців до терміну завершення періоду дії ставок портових зборів та початку розробки нових ставок портових зборів, з обґрунтуванням необхідності перегляду розмірів ставок портових зборів та наданням необхідної інформації згідно з пунктом 13 глави 1 розділу II цієї Методики.

У випадку виявлення неповноти даних чи інформації у процесі аналізу даних, необхідних для дострокового перегляду розмірів ставок портових зборів за ініціативою отримувача портових зборів, Міністерство інфраструктури України має право отримати додаткову інформацію від отримувача портових зборів, надіславши відповідний запит. Отримувач портових зборів зобов'язаний протягом двох тижнів від дати запиту надати до Міністерства інфраструктури України необхідну інформацію.

3. Посадові особи отримувача портових зборів несуть відповідальність за повноту та достовірність інформації та відомостей, на підставі яких здійснюється розрахунок розміру ставок портових зборів, в установленому законом порядку.

4. Введення в дію оновлених ставок портових зборів відбувається, починаючи із 01 січня календарного року, наступного за роком затвердження ставок портових зборів.

Генеральний директор
Директорату
морського та річкового транспорту

Ярослав ІЛІЯСЕВИЧ

ЗАТВЕРДЖЕНО
наказ Міністерства
інфраструктури України
_____ 2020 року № _____

ПОРЯДОК
справляння, обліку та використання коштів від портових зборів,
крім використання коштів від адміністративного збору

I. Загальні положення

1. Цей Порядок визначає процедури справляння портових зборів, обліку та використання коштів від портових зборів, що справляються в установленому законодавством порядку, крім використання коштів від сплати адміністративного збору, а також установлює єдиний порядок надання оперативних форм звітності щодо обліку та використання цих коштів. Порядок є обов'язковим для застосування усіма суб'єктами господарювання незалежно від підпорядкованості та форми власності, які в установленому законодавством порядку забезпечують справляння, облік та використання коштів від портових зборів, що справляються в установленому законодавством порядку, крім використання коштів від сплати адміністративного збору.

2. У складі портових зборів оплачуються наступні послуги:

організація та забезпечення безпеки судноплавства в акваторіях морських портів та на судноплавних каналах, маневрування та безпечної стоянки суден біля причалів та на якірних стоянках акваторій морських портів:

1) підтримання існуючих та відновлення паспортних габаритів гідротехнічних споруд, розташованих в морських портах та на судноплавних каналах, шляхом проведення днопоглиблювальних робіт;

2) організація та забезпечення безпечної експлуатації, підтримання в належному стані спеціалізованих суден, необхідного обладнання, пристроїв і механізмів для ліквідації забруднень в акваторіях морських портів;

3) проведення промірних робіт в акваторіях морських портах та на судноплавних каналах;

4) контроль за дотриманням встановленого режиму експлуатації гідротехнічних споруд, забезпечення обслуговування, ремонту та відновлення їх технічних і експлуатаційних характеристик протягом усього періоду експлуатації;

5) одержання дозвільних документів на видобування і складування ґрунту на підводних відвалах та компенсація бюджету витрат, пов'язаних з нанесенням збитків водному середовищу і біоресурсам при днопоглиблювальних роботах;

6) координація здійснення господарських операцій, пов'язаних з постановкою флоту, завезенням/вивезенням вантажу в/з морського порту;

7) очищення дна від різних предметів, що перешкоджають судноплавству в акваторії морського порту;

забезпечення функціонування засобів навігаційного обладнання (ЗНО) та інших об'єктів навігаційно-гідрографічного забезпечення морських портів та судноплавних каналів:

1) оснащення морів береговими (маяками, навігаційними знаками, навігаційними створами, маяками на гідротехнічній основі, радіосистемами, засобами е-навігації) і плавучими (плавучими маяками, буями, віхами) засобами навігаційного обладнання, забезпечення їх безперебійної дії згідно з

установленими режимами роботи відповідно до рекомендацій Міжнародної асоціації навігаційного забезпечення мореплавства і маякових служб;

2) підтримання у належному стані ЗНО, забезпечення проведення ремонту та заміни (при необхідності) ЗНО;

3) проведення гідрографічних зйомок Чорного й Азовського морів з метою підготовки і видання офіційних морських навігаційних карт, керівництв і посібників для плавання відповідно до стандартів Міжнародної гідрографічної організації;

4) збір та доведення до суден інформації про зміни навігаційних умов та режиму плавання на морях;

забезпечення охорони навколишнього природного середовища та запобігання його забрудненню:

1) утримання у належному санітарному стані вод акваторій морських портів та судноплавних каналів, у тому числі локалізація та ліквідація забруднень в акваторіях портів (у випадках, коли невідомо джерело забруднення), очищення поверхні та дна акваторії морського порту у відповідності до вимог Конвенції про запобігання забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів (1972), Міжнародної конвенції по запобігання забрудненню з суден 1973 року, природоохоронного законодавства України;

2) організація та забезпечення безпечної експлуатації, підтримання в належному стані портових приймальних споруд та необхідного обладнання, пристроїв і механізмів для приймання та забезпечення безпечного поводження з забрудненнями прийнятими з суден;

3) забезпечення приймання з суден та передачі на плавучі або берегові очисні споруди забруднюючих речовин або вод, що їх містять, приймання з суден сміття та відходів з безпосередньою передачею їх спеціалізованим підприємствам для подальшого поводження з ними (у тому числі розміщенням їх на об'єктах поводження з відходами);

4) проведення моніторингових досліджень та спостереження за акваторією порту, пов'язаного з охороною навколишнього природного середовища.

За рахунок корабельного збору, що справляється Адміністрацією морських портів України, здійснюється фінансування заходів із забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 158 «Про відновлення єдиної системи пошуку та рятування на морі».

3. Кошти від портових зборів використовуються виключно на цілі, зазначені в цьому Порядку. Не використані в поточному році кошти від портових зборів зберігають своє цільове призначення на наступні періоди.

4. Фінансування інших напрямків діяльності, крім визначених в цьому Порядку, та об'єктів, що перебувають поза межами акваторій морських портів, за рахунок коштів портових зборів, які не передбачено означеним Порядком, потребує обов'язкового внесення відповідних змін до нормативно-правових актів, перегляд структури та рівня ставок портових зборів та напрямків цільового використання, передбачених розділом III Порядку, за рахунок коштів від портових зборів.

5. Перерахування коштів від адміністративного збору до Державного бюджету здійснюється відповідно до Бюджетного кодексу України.

6. При нестачі коштів від будь-якого з портових зборів для здійснення заходів, для яких цей збір призначений, допускається використання коштів від інших портових зборів, із обов'язковою компенсацією витрачених сум за рахунок надходжень коштів від відповідного портового збору у наступних періодах.

7. Контроль за цільовим використанням коштів від портових зборів здійснюється відповідно до чинного законодавства.

8. Відповідно до статті 22 та пункту 4 розділу VI «Прикінцеві положення» Закону України «Про морські порти України» розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлюються Міністерством інфраструктури України відповідно до Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах.

9. У цьому Порядку терміни вживаються у таких значеннях:

буксирування – операція, під час якої одним судном (буксиром) здійснюється буксирування іншого судна або іншого плавучого засобу (засобів) з одного морського порту (терміналу/пункту) до іншого морського порту (терміналу/пункту) або в межах акваторії одного морського порту;

валова місткість – величина, наведена в міжнародному обмірному свідоцтві, обмірному свідоцтві класифікаційного товариства або іншому документі, який його замінює, або величина, визначена відповідно до положень Міжнародної конвенції по обмірюванню суден 1969 року (далі – Міжнародна Конвенція), яка використовується при нарахуванні портових зборів згідно з цим Порядком. У випадку визначення величини валової місткості шляхом розрахунку відповідно до Міжнародної Конвенції, округлення здійснюється у такому порядку: до 0,5 округлюється до цілого числа в меншу сторону, а 0,5 і більше округлюється до цілого числа в більшу сторону. Для баржебуксирних складів величина валової місткості кожного самохідного або несамохідного плавучого засобу підлягає округленню окремо у такому ж порядку;

вантажне судно – самохідне або несамохідне судно, яке згідно із судовими документами призначене для перевезення вантажів (суховантажне, наливне (танкер), комбіноване, рефрижераторне тощо);

відстій – перебування судна або плавучого засобу біля причалу або у спеціально визначеному адміністрацією морського порту місці у межах акваторії морського порту (на якірній стоянці, рейді тощо), яке надано на замовлення

судновласника, у тому числі у зв'язку з тимчасовим виведенням цього судна або плаваючого засобу з експлуатації або у міжнавігаційний період;

військовий корабель України – це корабель (судно), що входить до складу Збройних Сил України (інших утворених відповідно до законодавства України військових формувань), має зовнішні розпізнавальні знаки державної належності та перебуває під командуванням особи, що знаходиться на військовій службі України. Також для цілей цього Порядку до військових кораблів України віднесені кораблі (катери) Морської охорони Державної прикордонної служби України незалежно від їх характеристик;

вихід із акваторії морського порту – перетин судном межі акваторії морського порту, після якого судно здійснює будь-які операції або рух поза межами акваторії морського порту;

вхід в акваторію морського порту – перетин судном межі акваторії морського порту, після якого судно здійснює в акваторії морського порту будь-які операції або рух будь-якою частиною акваторії морського порту;

госпітальне судно (санітарне судно) – судно, спеціально побудоване або переобладнане для перевезення поранених, хворих, санітарних перевезень по воді, яке має відповідні документи та зовнішні розпізнавальні ознаки, передбачені нормами міжнародного законодавства;

іноземний військовий корабель – корабель, який здійснює плавання під прапором будь-якої іноземної держави, представляє військово-морські сили іноземної держави, перебуває під командуванням військово-морського офіцера та який управляється повністю або частково військовим особовим складом (екіпажем);

каботажне перевезення – перевезення українських та/або іноземних товарів шляхом завантаження їх на судно в одному морському порту (терміналі/пункті/рейді) України та транспортування в інший морський порт (терміналі/пункті/рейді) України, де здійснюватиметься їх вивантаження, або перевезення пасажирів та їх багажу судном та/або забезпечення буксирування судна між морськими портами (терміналами/пунктами/рейдами) України;

комбіноване судно – судно, яке згідно із судовими документами, призначене для перевезення наливом сирової нафти і нафтопродуктів, а також насипних та генеральних вантажів (нафторудовози, нафтонавалювальні судна тощо);

комерційне перевезення – це переміщення (перевезення) будь-яким вантажним, пасажирським судном, баржебуксирним складом або будь-яким іншим плавучим засобом між морськими портами (терміналами/пунктами/рейдом) вантажів/пасажирів, у тому числі вантажів або несамохідних засобів, що належать на праві власності власнику судна, баржебуксирного складу (за винятком тих, що пов'язані із днопоглибленням, реконструкцією та будівництвом причалів), та/або забезпечення буксирування судна (за винятком суден, що буксируються на ремонт на судноремонтні підприємства (бази) / після ремонту з судноремонтних підприємств (баз);

контейнеровоз – судно, яке згідно із судовими документами, призначене (спроектоване або переобладнане) для транспортування контейнерів завдяки його конструкції та обладнанню;

крос-курс – співвідношення долару США до іншої конвертованої валюти 1 групи, яке визначається на основі офіційних курсів цих валют, встановлених Національним Банком України до національної валюти України;

круїзне пасажирське судно – пасажирське судно, що рухається за певним маршрутом згідно з попередньо визначеною програмою туристичного обслуговування в портах;

межі акваторії – умовна лінія на водному просторі, що утворюється при з'єднанні точок з координатами, визначеними відповідно до постанови Кабінету Міністрів України про межі акваторії відповідного морського порту; в межах акваторії одного морського порту можуть бути розташовані окремі ділянки;

міжнародне перевезення – перевезення між портами (терміналами/пунктами) України та іноземними портами (терміналами/пунктами) вантажів та/або пасажирів та/або буксирування плавучих засобів, а також перевезення вантажів, осіб (пасажирів, членів екіпажу судна тощо), буксирування плавучих

засобів або доставка суднового постачання суднами для здійснення подальших операцій з ними у нейтральних водах зі здійсненням відповідного митного оформлення;

морський агент – суб'єкт господарювання, який відповідно до договору морського агентування діє від імені та за дорученням судновласника/фрахтувальника, як постійний представник судновласника/фрахтувальника, та за винагороду надає послуги в галузі торговельного мореплавства;

накатне вантажне судно – судно, яке згідно із судновими документами призначено та використовується для перевезення будь-якої колісної техніки (автомобілів, залізничного рухомого складу, гусеничної техніки, трейлерів з вантажем і без вантажу), вантажні операції на якому з цією колісною технікою проводяться горизонтальним способом – накатом;

накатне вантажопасажирське судно – судно, яке згідно з судновими документами призначено та використовується для перевезення більше 12 пасажирів і має закриті чи відкриті вантажні приміщення для перевезення будь-якої колісної техніки з горизонтальним способом навантаження та вивантаження;

наливне судно (танкер) – судно, яке призначено згідно з судновими документами та використовується для перевезення рідких вантажів наливом;

пасажир – будь-яка особа на борту судна, крім капітана і членів екіпажу або інших осіб, що працюють або мають які-небудь заняття, пов'язані з діяльністю цього судна (спеціальний персонал), а також дітей віком менше одного року;

пасажирські операції – операції з посадки та/або з висадки пасажирів на борт або з борту судна;

пасажирське судно – судно, включаючи стоянкове, побудоване і обладнане згідно з судновими документами для перевезення або перебування більше 12 пасажирів;

перетин акваторії морського порту - прохід судном акваторії морського порту, при здійсненні якого судно не здійснює будь-якої зупинки у межах акваторії, у тому числі не стає до причалу, іншої гідротехнічної споруди, на

якір, до бочок, палів чи іншого судна та не здійснює вантажних та/або пасажирських операцій в межах відповідного морського порту, у тому числі на його рейді;

плавучий засіб – самохідна або несамохідна плавуча споруда, у тому числі стоянкова, що використовується для перевезення вантажів, багажу, пасажирів, рибного або іншого морського або річкового промислу, рятування людей, буксирування інших плавучих об'єктів, гідротехнічних, наукових, навчальних, спортивних, розважальних цілей, і яка експлуатується на воді;

плавучий кран (плавкран) – кранова споруда на плавучій основі, призначена для виконання вантажопідіймальних і технологічних (монтажних, підводних, гідротехнічних, аварійно-рятувальних, укладання трубопроводів тощо) операцій, яка може бути використана також і для транспортування вантажів на палубі та/або в трюмі; кранове судно – те ж саме, що і плавучий кран, але на плавучій основі з судовими або близькими до судових обводами;

пором – судно, яке здійснює регулярні перевезення пасажирів та згідно із судовими документами призначено для перевезення на відкритій та/або закритій палубі колісної техніки з паливом у баках та/або залізничного рухомого складу з горизонтальним способом навантаження та вивантаження;

проходження судноплавного каналу – рух судна по каналу або його окремими ділянками;

стейтмент – документ, що відображає хронологію подій (вхід в акваторію морського порту / вихід з акваторії морського порту, вантажні операції та/або пасажирські операції, оформлення документів, інших робіт із обробки судна) під час суднозаходу у морський порт;

судно – самохідна або несамохідна плавуча споруда, що використовується з метою судноплавства в морських районах та/або на внутрішніх водних шляхах, що відповідають його класу (будь-яке вантажне, пасажирське судно, баржебуксирний склад або будь-який інший плавучий засіб, далі у цьому Порядку застосовується – судно);

суднозахід – проміжок часу між входом судна в акваторію морського порту та виходом із акваторії морського порту;

судна аварійно-рятувального флоту – самохідні або несамохідні судна, що згідно з судовими документами призначені та використовуються для надання допомоги у межах акваторії морського порту та/або поза її межами таким, що потерпають лихо, людям та будь-яким плавучим засобам, підводним човнам, літальним апаратам, а також для виконання суднопідйомних та водолазних робіт; включають рятувальні, протипожежні, водолазні, допоміжні та суднопідйомні судна (катери), буксири-рятівники, судна забезпечення;

суднові документи – це визначені вимогами міжнародних договорів та законодавчих актів України свідоцтва, сертифікати, дозволи, журнали та інші форми реєстрації інформації, які повинно мати судно, у числі яких головні суднові документи, що встановлюють його належність, розмірення, валову місткість, тип і призначення судна;

судно забезпечення – судно, призначене для забезпечення дій інших суден в морі і на рейді, зокрема, для доставки запасів, матеріалів та обладнання до морських споруд в морі (суден, плавучих і стаціонарних засобів та установок різноманітного призначення) і яке сконструйоване таким чином, що має, як правило, житлову надбудову з ходовим містком в носовій частині судна і відкриту вантажну палубу для проведення вантажно-розвантажувальних робіт в морі в кормовій частині судна; при виконанні відповідних вимог Правил Регістру судноплавства України судно може бути використане для буксирувальних робіт;

судно змішаного плавання - судно, класифіковане згідно з Правилами класифікації та побудови суден змішаного плавання і яке за своїми технічними характеристиками придатне і в установленому порядку допущене до експлуатації в цілях судноплавства внутрішніми водними шляхами з виходом в прибережні морські райони;

судно закордонного плавання – судно під Державним Прапором України або під іноземним прапором, що перетинає державний кордон України для міжнародних перевезень вантажів та/або пасажирів або буксирування плавучих

засобів між державними морськими портами (терміналами/пунктами) та портами (терміналами/пунктами) інших держав чи районів рибного промислу, у тому числі здійснення переходів у баласті до/після виконання цих операцій, вихід/вхід до нейтральних вод до/після вантажних операцій, а також риболовне судно, яке здійснює господарську діяльність поза межами внутрішніх вод України;

судно каботажного плавання – судно, що здійснює каботажні перевезення вантажів та/або пасажирів або буксирування плавучих засобів між морськими портами (терміналами/пунктами) відправлення та призначення на території України без заходу до портів інших держав або виконання вантажних/пасажирських операцій у нейтральних водах, інші операції в межах морського порту України, а також риболовне судно, яке здійснює господарську діяльність у межах внутрішніх вод України. Каботажне плавання можуть здійснювати судна під Державним Прапором України та судна під іноземним прапором, за умови отримання на це дозволу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту;

судна портового та службово-допоміжного флоту – судна флоту, що використовуються для забезпечення виробничої та господарської діяльності морського порту та здійснюють операції, пов'язані з обслуговуванням транспортних суден на період їх стоянок в порту: портові буксири – кантувальники будь-якої потужності, морські буксири, портові катери (рейдові, робочі, службово-роз'їзні, рефрижератори-постачальники), лоцманські судна і катери (спеціалізовані лоцманські судна, катери, малі та бортові лоцманські боти), бункерувальники рідким паливом різної вантажопідйомності, бункерувальники-водолеї (самохідні та несамохідні), судна для запобігання забруднення моря (плав'ємкості для збору лляльних та фекальних вод із сепараційною установкою та без неї), нафтосміттєзбирачі для роботи в акваторії портів, зачисні станції, плавучі станції для зачистки трюмів від залишків вантажів та фумігації, пожежні катери, пожежні базові судна, криголами,

криголами-буксири, плавучі крани різної вантажопідйомності, плашкоути, суховантажні трюмні баржі та баржі-майданчики, інші судна, які не здійснюють комерційне перевезення;

судна технічного флоту – судна, які призначені для обслуговування портової інфраструктури: плавучі крани та копри, плавучі майстерні та доки, землесоси та землечерпалки, плавучі станції енергопостачання, понтони, ґрунтовідвізні шаланди, кабелеукладувачі, водолазні боти, завізники якорів, гідрографічні судна, промірні судна;

судноплавний канал – гідротехнічна споруда, яка призначена для руху суден до/із кількох морських портів та/або терміналів, розташованих як у межах території України, так і поза її межами;

суховантажне судно (балкер) – судно, яке згідно із судовими документами призначено та використовується для перевезення сухих вантажів (генеральних, навалювальних та насипних), включаючи такі типи суден, як комбіновані судна для перевезення сухих та наливних вантажів (типу нафторудовози).

Інші терміни у цьому Порядку вживаються у значеннях, визначених в Кодексі торговельного мореплавства України, Законі України «Про морські порти України», інших нормативно-правових актах.

II. Справляння портів

1. Загальні засади справляння портів

1. Згідно зі статтею 22 Закону України «Про морські порти України» у морському порту справляються такі портів збори: корабельний, каналний, причальний, санітарний, маяковий, якірний та адміністративний (далі – портів збори).

Портів збори справляються наступним чином:

корабельний збір – на користь користувача портової акваторії, а також власника операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання

чинності Законом України «Про морські порти України». Користувачем акваторій морських портів є адміністрація морських портів України, якій на підставі рішення Кабінету Міністрів України надана у користування акваторія морського порту з метою забезпечення безпеки мореплавства при вході, маневруванні, стоянці і виході суден;

канальний збір – на користь користувача судноплавних каналів - адміністрації морських портів України, якій передано в господарське відання судноплавний канал та яка забезпечує його безпечну експлуатацію, у тому числі для безпечного проходу суден до морських портів (терміналів/пунктів);

причальний збір – на користь власника причалу або юридичної особи, яка використовує причал, що знаходиться у її господарському віданні або використовується на підставі договору оренди чи концесії, за його призначенням у своїй господарській діяльності;

санітарний збір – на користь адміністрації морських портів України;

маяковий збір – на користь державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства;

адміністративний збір – справляння адміністративного збору здійснюється адміністрацією морських портів України; перерахування коштів від адміністративного збору до Державного бюджету здійснюється відповідно до Бюджетного кодексу України;

якірний збір – ставка якірного збору для кожного морського порту прийнята зі значенням на рівні нуль; покриття витрат на утримання якірних стоянок у межах акваторії морського порту враховано у ставках корабельного збору.

2. Портові збори справляються в морських портах із суден, що плавають під Державним Прапором України та іноземними прапорами.

Для цілей цього Порядку портові збори справляються з суден, що заходять для проведення вантажних операцій до суб'єктів господарювання, розташованих на внутрішніх водних морських шляхах, віднесених до категорії судноплавних, на які відповідно до Прикінцевих положень Закону України «Про морські порти

України» на день набрання чинності цим Законом поширюється визначення терміну «морський термінал», незалежно від їх місця знаходження в межах або за межами існуючих державних підприємств - морських портів, і які підлягають включенню до меж морського порту, акваторією якого вони користуються, або до меж найближчого морського порту.

3. При справлянні портових зборів акваторія морського порту розглядається як єдиний наданий у користування адміністрації морських портів України об'єкт у межах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до законодавства.

Переміщення суден між ділянками акваторії, розташованими в межах акваторії одного морського порту, не передбачає додаткового справляння портових зборів, крім канального. Будь-яке переміщення суден, що супроводжується виходом/входом із/до однієї ділянки акваторії морського порту та входом/виходом до/з іншої ділянки акваторії одного і того ж морського порту, вважається переміщенням судна в межах акваторії одного морського порту.

4. Нарахування корабельного, канального, санітарного, адміністративного, маякового портових зборів здійснюється на підставі валової місткості судна, крім випадків, визначених цим Порядком.

5. Нарахування причального портового збору здійснюється на підставі валової місткості судна за добу, крім випадків, визначених цим Порядком.

6. При справлянні причального портового збору за ставками, встановленими за одиницю валової місткості судна за добу, кожна неповна доба приймається за повну та час округлюється у більшу сторону до 1 доби.

Підставою для визначення часу при нарахуванні причального збору є інформація про час виконання фактичних операцій в морському порту, що відображається у стейтменті.

У випадку, якщо під час суднозаходу здійснюється стоянка судна біля декількох причалів, отримувач причального збору здійснює округлення загального часу перебування судна біля причалів, що йому належать, згідно з першим абзацем цього пункту.

7. Для вантажних морських суден, що здійснюють комерційне перевезення, оформлення стейтменту у морському порту є обов'язковим.

Для пасажирських морських суден, що здійснюють круїзне плавання, суден внутрішнього плавання, суден змішаного плавання, малих суден, суден, що здійснюють плавання між портами р. Дунай, інших плавучих засобів допускається відображення фактичних операцій, які були виконані протягом суднозаходу, у інших документах, крім стейтменту.

8. При справлянні санітарного збору використовується валова місткість тільки того судна, що є самохідною частиною баржебуксирного складу та іншої складеної плавучої споруди.

9. Ставки портових зборів встановлюються у конвертованій валюті 1 групи (доларах США) для суден у закордонному та каботажному плаванні та не містять податку на додану вартість.

Податок на додану вартість нараховується та сплачується відповідно до вимог Податкового кодексу України.

10. Державна належність судна і відповідно наданий йому статус під час справляння портових зборів визначаються за прапором, під яким це судно плаває, незалежно від того, хто є його власником і хто його використовує.

11. Портові збори із суден під іноземним прапором справляються у конвертованій валюті 1 групи (доларах США) відповідно до чинного законодавства України.

Сплата портових зборів, які справляються із суден під іноземним прапором, може бути здійснена у іншій конвертованій валюті 1 групи. У такому випадку перерахунок суми портових зборів у іншу конвертовану валюту 1 групи здійснюється шляхом застосування крос-курсу, розрахованого на дату виставлення рахунку.

12. Портові збори із суден під Державним Прапором України справляються у національній валюті України згідно з офіційним курсом, встановленим Національним Банком України на дату виставлення рахунку.

Для баржебуксирних складів та інших складених плавучих споруд для справляння всіх видів портових зборів враховується прапор кожного судна, плавучого засобу, що є частиною баржебуксирного складу або іншої складеної плавучої споруди.

13. Сплата портових зборів у морських портах здійснюється до виходу судна з морського порту, крім сплати причального портового збору, здійснення якої дозволяється після завершення суднозаходу та виходу судна за межі акваторії морського порту за проміжок часу перебування у морському порту не більше трьох діб. За проходження судноплавного каналу в один кінець сплата портових зборів здійснюється шляхом попередньої оплати або безпосередньо на вході у канал.

Для суден, які перебувають у межах акваторії морського порту 30 діб та більше, справляння портових зборів здійснюється за кожний календарний місяць та/або за частину календарного місяця до завершення суднозаходу та виходу судна за межі акваторії морського порту.

Кошти від санітарного збору передбачають забезпечення приймання з суден забруднень та подальше безпечне поводження з ними під час стоянки суден в морському порту до 20 діб.

14. Капітан судна або морський агент, якій діє від імені та за дорученням судовласника/фрахтувальника, до підходу судна у акваторію морського порту надає отримувачу портових зборів завірену копію обмірного свідоцтва або документу, що його замінює, а також інші документи, необхідні для справляння портових зборів, та несе відповідальність за своєчасне надання та достовірність документів, на підставі яких здійснюється нарахування портових зборів. Після здійснення судном входу у морський порт, у тому числі з метою виконання вантажних операцій в цьому порту, суднозахід не може бути скасовано та портові збори справляються відповідно до п. 13 розділу II цього Порядку.

15. Від справляння корабельного, каналного, санітарного, маякового та адміністративного портових зборів звільняються наступні судна під прапором будь-яких країн:

військові кораблі України, військові кораблі інших країн, враховуючи кораблі прикордонної охорони;

госпітальні судна (за умов використання виключно за спеціалізацією);

наукові, навчальні, гідрографічні (лоцмейстерські), патрульні, інші судна спеціального призначення (за умов використання виключно за спеціалізацією);

судна, плавучі засоби, 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 ремонтом/ремонту та судна, які проходять ходові випробування;

прогулянкові судна; яхти; вітрильні судна та човни; спортивні судна; пасажирські судна, які віднесено до суден внутрішнього плавання та які здійснюють перевезення виключно між морськими та/або річковими портами та/або терміналами у межах території України;

судна, що здійснюють операції з супроводження суден, швартовні операції, доставлення комісій на судна та бонування;

риболовні судна, які не виконують вантажні операції;

судна, що належать або орендуються адміністрацією морських портів України, яке є підприємством – користувачем акваторії морського порту, та використовуються для здійснення діяльності, що визначена законодавством з метою утворення цього підприємства;

судна, що заходять у морський порт виключно для виконання наступних операцій: із ліквідації наслідків стихійного лиха, пошуку та/або рятування людей; зміни екіпажу, зняття з борту судна хворої чи померлої особи; отримання судового постачання; для використання морського порту у якості місця укриття 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;

судна, що заходять до морського порту, внесеного до Реєстру морських портів України, з метою постановки на якір, без виконання у акваторії цього морського порту вантажних та/або пасажирських операцій у зв'язку із очікуванням проходу до іншого морського порту, внесеного до Реєстру морських портів України; з метою здійснення процедур, пов'язаних з пропуском через державний кордон України, без виконання вантажних операцій (крім суден, що заходять у морські порти для надання послуг за договором морського перевезення пасажирів або договором морського круїзу); для перетину акваторії морського порту в каботажному плаванні без здійснення будь-якої зупинки у межах акваторії цього порту, у тому числі без постановки до причалу, іншої гідротехнічної споруди, на якір, до бочок, палів чи іншого судна та без виконання вантажних та/або пасажирських операцій в цьому порту, у тому числі на його рейді, при цьому корабельний, санітарний, маяковий та адміністративний збори справляються у морських портах, до яких означені судна прямують (умови, передбачені цим абзацом, не стосуються звільнення від канального збору);

судна, що належать або орендуються установою, що забезпечує функціонування національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України (за умов використання виключно для

забезпечення функціонування національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України);

судна, що належать або ореннуються державною установою, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства (за умов використання виключно для здійснення діяльності, що визначена законодавством метою утворення цього підприємства);

судна, які здійснюють діяльність за замовленням адміністрації морських портів України, яке є підприємством–користувачем акваторії морського порту, а саме: судна технічного, днопоглиблювального, портового та службово-допоміжного флоту, аварійно-рятувального флоту, судна забезпечення, плавучі крани, робочі та роз'їзні судна, криголами, що використовуються для здійснення діяльності, що визначена законодавством з метою утворення цього підприємства.

Додатково до наведених виключень передбачено звільнення суден від наступних портових зборів:

канальний збір – судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4 метри, здійснюють каботажне плавання та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання;

санітарний збір – пасажирські судна, що мають пасажирське свідоцтво, та не відносяться до вантажопасажирських, а також несамохідні частини баржебуксирних складів та інших несамохідних плавучих засобів;

маяковий збір – вантажні та пасажирські судна змішаного плавання, річкові судна, буксири, баржи, ліхтери, що здійснюють суднозаходи до морських портів р. Дунай.

Причальний збір не справляється при перебуванні біля причалів таких суден:

військових кораблів під прапором України, враховуючи кораблі прикордонної охорони під прапором України;

госпітальних суден (за умов використання виключно за спеціалізацією);

наукових, навчальних, гідрографічних (лоцмейстерських) суден, патрульних, інших суден спеціального призначення (за умов використання виключно за спеціалізацією);

суден, що належать або орендуються адміністрацією морських портів України, яке є підприємством-користувачем акваторії морського порту, та використовуються для здійснення діяльності, що визначена законодавством з метою утворення цього підприємства;

суден, які здійснюють діяльність за замовленням адміністрації морських портів України, яке є підприємством – користувачем акваторії морського порту, а саме: судна технічного, днопоглиблювального, портового та службово-допоміжного флоту, аварійно-рятувального флоту, судна забезпечення, плавучі крани, робочі та роз'їзні судна, криголами, що використовуються для здійснення діяльності, що визначена законодавством з метою утворення цього підприємства;

суден, що належать або орендуються установою, що забезпечує функціонування національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України (за умов використання виключно для забезпечення функціонування національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України);

суден, що належать або орендуються державною установою, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства (за умов використання виключно для здійснення діяльності, що визначена законодавством метою утворення цього підприємства).

16. Якщо судна, які згідно з пунктом 15 глави 1 розділу II цього Порядку звільнені від сплати портових зборів, при суднозаході у морський порт використовуються для комерційного перевезення (переміщення) вантажів та/або пасажирів, портові збори справляються згідно із положеннями цього Порядку на загальних засадах.

17. У розумінні цього Порядку визнається, що судно використане відповідно до спеціалізації за наступних умов:

1) вантажне судно здійснює вхід та/або вихід до/із акваторії морського порту та/або рух судноплавним каналом із вантажем та/або у баласті до чи після виконання вантажних операцій за технологією та із видом вантажу, які за своїми характеристиками відповідають спеціалізації судна, зазначеній у класифікаційному свідоцтві або інших суднових документах;

2) пасажирське судно виконує вхід та/або вихід до/із акваторії морського порту та/або рух судноплавним каналом із пасажирами або у баласті до чи після виконання пасажирських операцій;

3) судно, що не є транспортним (вантажним та/або пасажирським), або плавучий засіб використовується виключно для операцій, які є його призначенням згідно з судновими документами, та не виконує операцій із вантажних та/або пасажирських комерційних перевезень.

18. Якщо в міжнародному обмірному свідоцтві, обмірному свідоцтві класифікаційного товариства чи іншому судновому документі вказані різні значення валової місткості, довжини, ширини, висоти борту судна або судно має більше одного міжнародного обмірного свідоцтва або обмірного свідоцтва класифікаційного товариства, у розрахунках портових зборів використовуються найбільші величини.

19. Для баржебуксирних складів та інших складених плавучих споруд при справлянні усіх видів портових зборів, крім санітарного, валова місткість дорівнює сумі валової місткості усіх окремих елементів. При цьому у випадку, якщо у складі баржебуксирних складів та інших складених плавучих споруд є судна під Державним Прапором України та іноземним прапором, для справляння всіх видів портових зборів використовується валова місткість окремих елементів за прапором.

2. Справляння корабельного збору

1. Корабельний збір справляється за одиницю валової місткості судна за кожний вхід у акваторію морського порту, операційну акваторію причалу (причалів) та кожний вихід із акваторії морського порту, операційної акваторії причалу (причалів), крім випадків, передбачених цим Порядком.

2. Нарахування корабельного збору здійснюється відповідно до умов використання суден залежно від виду плавання згідно з їх спеціалізацією відповідно до пункту 17 глави 1 розділу II цього Порядку наступним чином:

1) за ставками для суден у закордонному плаванні:

суховантажні судна (балкер) – перевезення будь-яких сухих вантажів (генеральних, навалювальних та насипних), у т. ч. комбіновані судна для перевезення сухих та наливних вантажів (типу нафторудовози);

наливні судна (танкер) – перевезення будь-яких вантажів наливом, враховуючи, але не виключно, судна для скрапленого газу, хімічних, нафтохімічних вантажів, сирої нафти, нафтопродуктів, наливних харчових вантажів рослинного та тваринного походження;

контейнеровоз та судно, переобладнане для перевезення контейнерів – перевезення контейнерів;

судна із горизонтальним способом виконання перевантажувальних робіт – будь-які судна, що забезпечують виконання перевантажувальних робіт горизонтальним способом, у тому числі: накатні вантажні судна; накатні вантажопасажирські судна; пороми; ліхтеровози; худобовози;

пасажирські судна – судна, що мають пасажирське свідоцтво та не відносяться до вантажопасажирських, здійснюють перевезення пасажирів;

інші вантажні судна – судна, які не можуть бути віднесені до наведених вище типів; баржебуксирні склади та судна, що здійснюють операції з міжпортового буксирування; риболовні судна, що здійснюють вантажні операції; плавучі споруди; судна будь-яких типів, що згідно з умовами пункту 15

глави 1 розділу II цього Порядку звільнені від сплати корабельного збору, але фактично використовуються для комерційного перевезення (переміщення) згідно з ознаками, наведеними у пункті 9 розділу I цього Порядку, та при цьому виконують у межах акваторії вантажні та/або пасажирські операції та/або здійснюють операцію буксирування.

2) ставки для суден у каботажному плаванні застосовуються для суден будь-якої спеціалізації, що здійснюють каботажне плавання;

3) із суден у закордонному плаванні, які протягом суднозаходу у морський порт здійснюють операції, що не відповідають їх спеціалізації, справляння корабельного збору відбувається за найвищими ставками для суден у закордонному плаванні, що встановлені у цьому морського порту (терміналі).

3. Валова місткість при справлянні корабельного збору у морських портах Азовського моря для суден, максимальна осадка яких, зазначена в міжнародному обмірному свідоцтві, обмірному свідоцтві класифікаційного товариства або іншому судновому документі, перевищує оголошену осадку, встановлену для підхідного каналу, що є частиною акваторії цього морського порту Азовського моря, застосовується із коефіцієнтом, який дорівнює співвідношенню між оголошеною осадкою на підхідному каналі цього морського порту та осадкою судна, зазначеною у суднових документах.

Розрахунок скорегованої величини валової місткості (GT_k) здійснюється наступним чином:

$$GT_k = GT * K_m,$$

де GT – валова місткість судна, зазначена в суднових документах;

K_m – пропорційне співвідношення між оголошеною осадкою на підхідному каналі морського порту Азовського моря та осадкою судна, зазначеною в суднових документах;

$$K_m = M/m,$$

де m – максимальна осадка судна, зазначена у суднових документах;

М – оголошена осадка підхідного каналу, встановлена для морського порту Азовського моря.

3. Справляння каналного збору

1. Канальний збір за проходження суден судноплавними каналами Дунай – Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре), Бузько-Дніпровсько-лиманським каналом (далі – БДЛК), Херсонським морським каналом (далі – ХМК), Керч-Єнікальським каналом (далі – КЄК) справляється на користь суб'єкта, визначеного пунктом 1 глави 1 розділу II цього Порядку.

2. Справляння каналного збору за проходження судноплавними каналами, наведеними у пункті 1 цієї глави, здійснюється за кожне проходження каналу судном в один кінець залежно від виду плавання, крім випадків, передбаченим цим Порядком.

3.3 судна, яке здійснює перехід між морськими портами (терміналами/пунктами), що розташовані на БДЛК, каналний збір за прохід по БДЛК справляється за ставкою, що дорівнює різниці між розмірами ставок у залежності від виду плавання, установленими для відповідних ділянок БДЛК.

За проходження БДЛК і ХМК без заходження в морські порти (термінали/пункти) каналний збір справляється за ставками, які встановлені у залежності від виду плавання, за прохід БДЛК – ставка БДЛК (1-12 коліна) та за прохід ХМК – ставка каналного збору визначена для проходу в/з морський(ого) порту Херсон (прохід 1-5 колін БДЛК та ХМК) відповідно.

Для суден, що здійснюють перехід між морськими портами (терміналами/пунктами) на р. Дніпро та портами (терміналами/пунктами), що розташовані на БДЛК вище 5 коліна, ставка каналного збору (S_x) розраховується наступним чином:

$$S_x = (S_{(1-5 \text{ та ХМК})} - S_{(1-4)}) + (S_{\text{порт БДЛК}} - S_{(1-4)}),$$

де S_x – ставка каналного збору для суден, що здійснюють переміщення між морськими портами (терміналами), розташованими в межах БДЛК та ХМК;

$S_{(1-5 \text{ та ХМК})}$ – ставка каналного збору, визначена для проходу в/з морський(ого) порту Херсон;

$S_{(1-4)}$ – ставка каналного збору БДЛК (1-4 коліно);

$S_{\text{порт БДЛК}}$ – ставка каналного збору, визначена для суден, що здійснюють переміщення до/з морського порту (терміналу) призначення, розташованого в межах БДЛК.

4. Справляння маякового збору

1. Маяковий збір справляється за одиницю валової місткості судна за кожний вхід в акваторію морського порту та вихід з акваторії морського порту.

2. Маяковий збір справляється з таких плавучих об'єктів у закордонному або каботажному плаванні:

вантажних суден, які здійснюють суднозахід у акваторію морського порту з метою виконання вантажних операцій у цьому морському порту;

суден, які виконують операції із міжпортового буксирування, до/з цього морського порту;

риболовних суден, що здійснюють вантажні операції;

пасажирських суден у закордонному плаванні, що здійснюють суднозахід у морські порти Азовського та Чорного морів та/або морські порти України, розташовані в гирлі та на р. Дунай.

Судна з ознаками, які визначено пунктом 15 глави 1 розділу II цього Порядку, звільняються від сплати маякового збору.

3. Уповноважені представники адміністрації морських портів України щомісяця до 5 числа місяця, наступного за звітним, на умовах договору надають

державній установі, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства, інформацію про судна, які протягом місяця здійснювали суднозахід в акваторію морського порту та відповідають ознакам пункту 2 цієї глави.

5. Справляння причального збору

1. Причальний збір справляється за одиницю валової місткості судна в залежності від виду плавання за кожен добу стоянки біля причалів у морських портах (терміналах), крім випадків, передбачених цим Порядком.

2. Початком періоду, за який нараховується причальний збір, що справляється за добу стоянки судна, є дата та час завершення швартовних робіт із постановки судна до причалу або до іншого судна, ошвартованого біля причалу.

Завершенням періоду, за який нараховується причальний збір, що стягується за добу стоянки судна, є дата та час завершення швартовних робіт із відходу судна від причалу або від іншого судна, ошвартованого біля причалу.

3. Для суден, які стоять лагом до іншого судна, ошвартованого біля причалу, або ошвартовані біля причалу носом чи кормою, ставки причального збору застосовуються із коефіцієнтом 0,5.

6. Справляння адміністративного збору

1. Адміністративний збір справляється за одиницю валової місткості з вантажних, вантажо-пасажирських, пасажирських суден у закордонному або каботажному плаванні під час кожного заходження судна у морський порт (термінал) для виконання вантажних та/або пасажирських операцій з

урахуванням пункту 2 глави 1 розділу II цього Порядку, крім випадків, передбачених цим Порядком.

2. Справляння адміністративного збору здійснюється із суден у закордонному плаванні, що послідовно заходять у два або більше морських портів України для виконання вантажних та/або пасажирських операцій, за умов відсутності між такими суднозаходами здійснення цим судном входу до нейтральних вод та порту (терміналу) іноземної держави, тільки у першому морському порту, у який було здійснено суднозахід з метою виконання вантажних та/або пасажирських операцій.

7. Справляння санітарного збору

1. Санітарний збір справляється із судна, що здійснює суднозахід у морський порт з метою виконання вантажних операцій у цьому порту та/або здійснює міжпортове буксирування, з урахуванням пунктів 2, 13 глави 1 розділу II цього Порядку.

Справляння санітарного збору здійснюється за одиницю валової місткості судна, крім випадків, передбачених цим Порядком, та не залежить від кількості фактично прийнятих забруднень.

2. Санітарний збір не справляється з суден, визначених пунктом 15 глави 1 розділу II цього Порядку, із урахуванням положень пункту 8 глави 1 розділу II цього Порядку.

3. Справляння санітарного збору передбачає:

забезпечення адміністрацією морських портів України обов'язкового прийняття із судна всіх видів забруднень (за винятком баластних вод) за весь час стоянки судна в морському порту, а також сприяння виконанню операцій, пов'язаних з прийняттям забруднень (подання і прибирання плавзасобів, надання

контейнерів та інших місткостей для збирання сміття, перевантажувальні операції, шлангування, відшлангування тощо), з урахуванням п. 13 глави 1 розділу II цього Порядку;

обов'язкове здавання судном у морському порту всіх наявних на борту видів забруднень (за винятком баластних вод) з метою запобігання їх скиданню у море. Здавання забруднень засвідчується відповідною довідкою адміністрації морських портів України.

4. Справляння санітарного збору з суден, які обладнані природоохоронним устаткуванням для безпечного поводження з всіма видами судових відходів і забруднень та мають міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами, свідоцтво на судовий інсинератор, міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню атмосферного повітря і міжнародне свідоцтво про протиобростаючу систему здійснюється із застосуванням до ставки санітарного збору коефіцієнту 0,5.

Умовою застосування коефіцієнту 0,5 згідно з цим пунктом є:

надання адміністрації морського порту завірених капітаном судна копій міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами, свідоцтва на судовий інсинератор, міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню атмосферного повітря і міжнародного свідоцтва про протиобростаючу систему, терміни дії яких повинні бути дійсними у період здійснення суднозаходу (послідовних суднозаходів) у морський порт (морські порти та/або морські термінали) України.

III. Використання коштів від портових зборів

1. Кошти від корабельного збору використовуються:

на роботи, пов'язані з підтримкою існуючих та відновленням паспортних габаритів гідротехнічних споруд, які здійснюються власними силами балансоутримувача (користувача) та/або шляхом укладання відповідних

договорів, із підтримки та відновлення глибин акваторії морського порту, з урахуванням якірних місць стоянки суден на внутрішньому та зовнішньому рейді, операційної акваторії причалу (причалів), а також внутрішніх підхідних каналів морського порту, що є складовими частинами акваторії морського порту (далі – акваторія морського порту), окрім судноплавних каналів, а саме: Бузько-Дніпровсько-Лиманського, Херсонського морського каналу, Дунай-Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре), Керч-Єнікальського каналу (далі – судноплавні канали);

на утримання, поточні, планові та аварійно-відновлювальні ремонтні роботи суден та плавзасобів, які перебувають на балансі та/або використовуються за договорами оренди (чартеру) балансоутримувачем (користувачем) акваторії морського порту, та які використовуються для робіт, пов'язаних з відновленням паспортних та підтримкою існуючих габаритів гідротехнічних споруд, очищення поверхні та дна акваторії морського порту, здійснення промірних, водолазних, суднопідйомних робіт, локалізації та ліквідації забруднень на акваторії морського порту та їх наслідків;

на очищення поверхні та дна акваторії морського порту, моніторингові дослідження стану акваторії морського порту, виконання промірних робіт, водолазне обстеження, які виконуються власними силами балансоутримувача (користувача) акваторії морського порту та/або шляхом укладання відповідних договорів, пов'язаних з контролем, відновленням паспортних та підтримкою існуючих габаритів гідротехнічних споруд та глибин акваторії морського порту;

на поточні, планові та аварійно-відновлювальні ремонтні роботи, що виконуються власними силами балансоутримувача (користувача) акваторії морського порту та/або шляхом укладання відповідних договорів, пов'язаних із утриманням гідротехнічних споруд (окрім причалів) у межах акваторії морського порту;

на отримання дозвільних документів, передбачених нормативно-правовими актами, проектно-вишукувальні роботи, конструкторські роботи, покриття витрат згідно з вимогами природоохоронного законодавства, компенсацію до

бюджету витрат, пов'язаних з нанесенням збитків водному середовищу і біоресурсам при здійсненні днопоглиблювальних робіт;

на роботи, пов'язані з очищенням дна від різних предметів, що перешкоджають судноплавству в акваторії морського порту, які виконуються власними силами балансоутримувача (користувача) акваторії морського порту та/або шляхом укладання відповідних договорів;

на реалізацію проектів, що спрямовані на розвиток акваторії морського порту, нове будівництво, реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт об'єктів портової інфраструктури (крім причалів);

на покриття витрат на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт з підтримки та відновлення паспортних габаритів гідротехнічних споруд, робіт, що спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства, локалізації та ліквідації забруднень на акваторії морського порту та їх наслідків, очищення поверхні та дна акваторії морського порту, а також персоналу, що здійснює технічний нагляд за ремонтом та експлуатацією акваторії морського порту; на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу;

на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів;

на забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України у розмірі, встановленому згідно з законодавством;

на охорону об'єктів портової інфраструктури, підтримання режиму перебування в морському порту та забезпечення пожежної безпеки;

на інші витрати, пов'язані з підтриманням, новим будівництвом, реконструкцією, технічним переоснащенням, капітальним ремонтом об'єктів портової інфраструктури;

на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної

власності, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;

на компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та внесені до Реєстру гідротехнічних споруд у встановленому законодавством порядку, що передаються у державну власність, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства.

2. Кошти від причального збору використовуються:

на утримання та обслуговування причальних споруд у межах їх паспортних характеристик, враховуючи контрольно-інспекторське, геодезичне, водолазне обстеження причальних споруд, підводно-технічні роботи, нагляд тощо;

на поточний ремонт, технічне обслуговування та аварійно-відновлювальні ремонтні роботи причальних споруд у межах їх паспортних характеристик (довжина та ширина);

на реалізацію проєктів, спрямованих на нове будівництво, реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт причальних споруд;

на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;

на компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та внесені до Реєстру гідротехнічних споруд у встановленому законодавством порядку, що передаються у державну власність, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;

на проектно-вишукувальні роботи, розробку проектної документації, конструкторські роботи, отримання висновків, відповідних дозвільних документів, правовстановлюючих документів, документів Класифікаційного товариства;

на покриття витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварійного випадку тощо);

на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт та здійснює технічний нагляд за ремонтом та експлуатацією причальних споруд, на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу;

на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів;

на покриття витрат з плати за землю з дня виникнення права власності або права користування земельними ділянками, розташованими під причальними спорудами;

на інші витрати, пов'язані з підтриманням, новим будівництвом, реконструкцією, технічним переоснащенням, капітальним ремонтом причальних споруд в морських портах.

3. Кошти від канального збору використовуються:

на днопоглиблювальні роботи, пов'язані з підтриманням існуючих та відновленням паспортних габаритів гідротехнічних споруд, що здійснюються власними силами балансоутримувача (користувача) судноплавного каналу та/або шляхом укладання відповідних договорів;

на утримання, поточні, планові та аварійно-відновлювальні ремонтні роботи суден та плавзасобів, які перебувають на балансі та/або використовуються за договорами оренди (чартеру) балансоутримувачем (користувачем) судноплавного каналу та які застосовуються для робіт, пов'язаних з відновленням паспортних та підтримкою існуючих габаритів судноплавних

каналів, у тому числі для здійснення днопоглиблювальних, промірних, водолазних робіт тощо;

на здійснення промірних робіт, очищення судноплавних каналів від наносів, водолазні обстеження, які виконуються власними силами балансоутримувача (користувача) судноплавного каналу та/або шляхом укладення відповідних договорів, пов'язаних з контролем, відновленням та підтримкою паспортних габаритів означених каналів;

на здійснення робіт, пов'язаних з підтримкою річкових внутрішніх водних шляхів України;

на поточні, планові та аварійно-відновлювальні ремонтні роботи, що виконуються власними силами балансоутримувача (користувача) судноплавного каналу та/або шляхом укладення відповідних договорів, пов'язаних із утриманням гідротехнічних споруд у межах судноплавних каналів;

на отримання відповідних дозвільних документів, проектно-вишукувальні роботи, конструкторські роботи, покриття витрат згідно з вимогами природоохоронного законодавства, компенсацію до бюджету витрат, пов'язаних з нанесенням збитків водному середовищу і біоресурсам при днопоглиблювальних роботах на судноплавних каналах, внутрішніх водних річкових шляхах;

на фінансування проектів, що спрямовані на реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт судноплавних каналів;

на утримання персоналу, що бере участь у проведенні експлуатаційних днопоглиблювальних робіт та робіт, які спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства, а також персоналу, що бере участь у проведенні робіт і здійснює технічний нагляд за ремонтом та експлуатацією судноплавних каналів; на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу;

на утримання, обслуговування та забезпечення функціонування річкової інформаційної служби;

на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів;

на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;

на компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та внесені до Реєстру гідротехнічних споруд у встановленому законодавством порядку, що передаються у державну власність, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;

на інші витрати, пов'язані з підтриманням паспортних характеристик судноплавних каналів, їх реконструкцією та капітальним ремонтом.

4. Кошти від маякового збору використовуються:

на утримання, обслуговування та ремонт основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів, які перебувають на балансі державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства, та використовуються для виконання навігаційно-гідрографічного забезпечення у територіальному морі, на внутрішніх водних шляхах України, які виконуються силами власника (балансоутримувача) та/або шляхом укладення відповідних договорів;

на розробку (створення) картографічної продукції, дослідження та розробки, пов'язані з навігаційно-гідрографічним забезпеченням;

на загальногосподарські витрати, що направлені на обслуговування та управління державної(ю) установи(ою), що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства;

на покриття витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварійного випадку тощо);

на фінансування проектів, що забезпечують реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт основних засобів навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства;

на інформаційно-технічне забезпечення та утримання підрозділів, що виконують функції з контролю за повнотою сплати цього збору;

на утримання персоналу державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства, інші витрати, що не пов'язані з виробничою діяльністю, зокрема, забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу, витрати, пов'язані з демонтажем, розбиранням та утилізацією основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів.

5. Кошти від санітарного збору використовуються:

на утримання та обслуговування, переоснащення приймальних споруд морського порту, машин і механізмів, що забезпечують приймання нафтовміщуючих забруднюючих речовин, сміття, харчових відходів та інших забруднень, і їх транспортування до місць накопичення транспортної партії або безпечного поводження; спеціального портового устаткування для безпечного поводження зі сміттям та іншими забрудненнями (печі для спалювання сміття тощо); спеціалізованих транспортних засобів, у тому числі плавзасобів і контейнерного парку (для збору та накопичення судових забруднень до транспортної партії), що використовуються для прийняття з суден усіх видів забруднень, передбачених цим Порядком;

на поточний ремонт та технічне обслуговування основних засобів, із урахуванням транспортних засобів, у тому числі плавзасобів і спеціалізованих ємностей для збору та накопичення судових забруднень до транспортної партії, що використовуються для прийняття з суден усіх видів забруднень, передбачених цим Порядком;

на здавання забруднень суб'єктам господарювання, що здійснюють подальше безпечне поводження з ними; витрати на інші послуги суб'єктів господарювання, пов'язані з прийняттям забруднень із суден;

на розробку проектно-вишукувальної та науково-дослідної документації, документів дозвільного характеру, необхідних для забезпечення здійснення діяльності, пов'язаної з прийомом та подальшим безпечним поводженням з прийнятими забрудненнями та сміттям тощо;

на покриття витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварійного випадку тощо);

на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт, передбачених цим пунктом, та здійснює технічний нагляд за ремонтом та експлуатацією об'єктів, на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу;

на витрати на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів;

на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;

на компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та внесені до Реєстру гідротехнічних споруд у встановленому законодавством порядку, що передаються у державну власність, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;

на інші витрати, пов'язані з прийняттям забруднень із суден та їх подальшим безпечним поводженням;

на фінансування проектів, що забезпечують реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт засобів екологічної безпеки та

природоохоронного напрямку, які застосовуються у межах акваторій морських портів.

Під забрудненнями та відходами, обов'язкове прийняття яких необхідно забезпечувати під час стоянки судна в морському порту, розуміються наступні види забруднень за весь час стоянки в морському порту:

озоноруйнівні речовини, обладнання, яке містить такі речовини та залишки від очищення вихлопних газів згідно з Додатком Долучення Додатка VI до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї (МАРПОЛ 73/78);

сміття згідно з Додатком V до Протоколу 1978 року до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року;

стічні води згідно з додатком IV до Протоколу 1978 року до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року;

нафтовміщуючі забруднюючі речовини (окрім баласту) згідно з Додатком I до Протоколу 1978 року до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року;

шкідливі рідкі речовини згідно з додатком III до Протоколу 1978 року до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року.

6. Кошти від портових зборів можуть бути використані для повернення кредитів та погашення витрат на їх обслуговування, погашення облігацій, залучених на напрямки, передбачені цим Порядком.

7. Кошти від портових зборів використовуються на відшкодування непрямих виробничих, загальновиробничих, адміністративних, інших операційних, фінансових витрат, податку на прибуток та витрат за рахунок прибутку.

За рахунок коштів від портових зборів покриваються наступні витрати:

на розробку проектно-вишукувальної документації, методологічні дослідження та роботи, пов'язані з розробкою основних напрямків розвитку морської галузі в цілому та кожного морського порту окремо;

на консалтингові та страхові послуги;

на охорону праці;

на утримання адміністративного персоналу підприємства, у тому числі витрати на забезпечення їх соціальних гарантій;

на забезпечення діяльності підприємства, які не можуть бути компенсовані за рахунок інших доходів підприємства, зокрема, забезпечення зв'язку та радіонавігації, координацію здійснення господарських операцій, пов'язаних з постановкою флоту, завезенням/вивезенням вантажу в/з морського порту, забезпечення безпеки мореплавства, енергозабезпечення, пожежну та техногенну безпеку, екологічну та природоохоронну безпеку, забезпечення матеріально-технічного постачання, транспортне забезпечення, мобілізаційну роботу та захисні споруди, забезпечення виконання ремонтних робіт тощо;

на утримання об'єктів портового флоту, що не включені до складу прямих витрат за рахунок портових зборів та не можуть бути компенсовані за рахунок інших видів діяльності підприємства, а також на утримання персоналу, що бере участь у виконанні робіт означеними об'єктами підприємства, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу.

Розподіл витрат, визначених у цьому пункті, за видами портових зборів здійснюється пропорційно відсотку доходів по кожному виду портових зборів у загальному об'ємі коштів від портових зборів підприємства за звітний період.

Витрати на придбання, виготовлення, реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт, нове будівництво необоротних активів, які цілком не можна віднести до одного виду портового збору, розподіляються між декількома видами портових зборів пропорційно до частки (відсотку) доходу по кожному виду портових зборів у загальному обсязі доходів від портових зборів.

IV. Ведення обліку доходів, одержаних від портових зборів, та витрат, що здійснюються за рахунок коштів від портових зборів

1. Формами оперативної звітності про доходи від портових зборів і здійснені витрати є «Звіт про нарахування та використання коштів від портових зборів» (додаток 1) та «Звіт про цільове використання коштів від портових зборів» (додаток 2), які подаються центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, щокварталу до 30 числа місяця, наступного за звітним періодом. Оперативна звітність за підсумками року подається до 28 лютого наступного року за звітним.

2. Визнання доходів, одержаних від портових зборів, та витрат, що здійснюються за рахунок коштів від портових зборів, здійснюється відповідно до національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку або Міжнародних стандартів фінансової звітності (далі – МСФЗ), застосування яких встановлено Законом України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні».

3. Підприємства, які вперше застосовують МСФЗ, можуть здійснювати коригування залишку коштів у «Звіті про нарахування та використання коштів від портових зборів» на початок звітного періоду, за який складається перша фінансова звітність за МСФЗ.

4. Підприємства, які вже застосовують МСФЗ, можуть здійснити коригування залишку коштів у «Звіті про нарахування та використання коштів від портових зборів» на початок звітного періоду, в якому стали чинними ці зміни.

V. Ведення оперативного обліку коштів від портових зборів та їх використання

1. Оперативний облік нарахованих та використаних коштів від портових зборів ведеться підрозділом підприємства, визначеним рішенням керівника підприємства.

2. Загальна сума нарахованих підприємством коштів від портових зборів за звітний період визначається на підставі первинних документів окремо за кожним портовим збором.

3. Суми нарахованих підприємством коштів від портових зборів, а також здійснені ним витрати у всіх випадках визначаються без урахування податку на додану вартість, якщо інше не передбачено чинним законодавством.

4. У формах оперативної звітності (додаток 1, додаток 2) наводяться всі передбачені ними показники. Одиниця виміру у формі звітності заповнюється в тисячах гривень з одним десятковим знаком.

5. Заголовна частина форм оперативної звітності заповнюється у такому порядку:

реквізит «підприємство» відображає повне, згідно з установчими документами, найменування підприємства, яке забезпечує справляння портових зборів;

реквізит «орган управління» відображає найменування органу, до якого подається звіт;

реквізит «звітний період» відображає назву періоду, визначену за принципом наростаючого підсумку (наприклад, I квартал, півріччя, 9 місяців і рік), за який подається звіт.

б. «Звіт про нарахування та використання коштів від портових зборів» (додаток 1) складається з додержанням таких вимог:

дані звіту вказуються наростаючим підсумком з початку року;

у графі 3 показуються невикористані в періоді, що передує звітному, кошти (показники графи 10 за попередній звітний період). Невикористані у періоді, що передує звітному, кошти відображаються зі знаком «+», нестача коштів – зі знаком «-» ;

у графі 4 показується сума коригування залишку коштів на початок звітнього періоду за результатами переходу на застосування МСФЗ та виявлення помилок попередніх періодів;

у графі 5 відображається нарахована сума коштів від портових зборів;

у графі 6 відображається сума використаних коштів від портових зборів, визначених відповідно до вимог пунктів 1 - 8 розділу III цього Порядку;

у графі 7 відображається розрахункова величина податку на прибуток, інші відрахування до Державного бюджету (у тому числі частини чистого прибутку (доходу), що підлягає відрахуванню до Державного бюджету відповідно до законодавства), визначена з урахуванням податкових зобов'язань, обчислених відповідно до законодавства. Показники рядків за графою 7 додатка 1 до цього Порядку повинні відповідати показникам однойменних граф рядка 6 додатка 2 до цього Порядку;

у графі 8 показується результат за звітний період: (гр.8 = гр.5 - гр.6 - гр.7). Позитивний результат вказується зі знаком «+», негативний – зі знаком «-»;

у графі 9 показується покриття нестачі портових зборів (за видами), за якими недостатньо коштів для відшкодування всіх витрат із урахуванням коштів на початок звітнього періоду з відповідним знаком («+» або «-»), за рахунок коштів інших портових зборів за рішенням керівника підприємства. Сума збору, яка використана для покриття інших портових зборів, вказується зі знаком «-». Сума, вказана в рядку збору, якого недостатньо, відображається зі знаком «+». Підсумок графи 9 повинен дорівнювати нулю;

у графі 10 відображаються невикористані в періоді кошти, обчислені наростаючим підсумком, за кожним портовим збором, розраховані таким чином: $гр.10 = гр.3 + гр. 4 + гр.8 + гр. 9$. Невикористані станом на кінець звітнього періоду кошти, обчислені наростаючим підсумком, відображаються зі знаком «+», нестача коштів – зі знаком «-».

7. «Звіт про цільове використання коштів від портових зборів» (додаток 2) складається наростаючим підсумком з початку року.

Витрати, пов'язані зі здійсненням робіт і послуг, зазначених у пунктах 1 - 8 розділу III цього Порядку, включаються до звіту за той період, в якому вони були проведені:

у рядку 1 відображаються операційні витрати підприємства, які пов'язані з утриманням об'єктів портової інфраструктури, судноплавних каналів, без ремонту;

у рядку 2 відображаються інші витрати підприємства, у тому числі на забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України;

у рядку 3 відображаються загальновиробничі, адміністративні та інші операційні витрати, які розподіляються між декількома видами портових зборів пропорційно до частки (відсотку) доходу по кожному виду збору у загальному обсязі доходів від портових зборів;

у рядку 4 відображаються витрати, пов'язані з ремонтом основних засобів, крім капітального ремонту об'єктів підприємства;

у рядку 5 відображаються витрати на капітальні вкладення, пов'язані з новим будівництвом, реконструкцією, технічним переоснащенням, капітальним ремонтом об'єктів портової інфраструктури та судноплавних каналів;

у рядку 6 відображається розрахункова величина податку на прибуток та інші відрахування до Державного бюджету, яка відповідає показнику графі 7 додатку 1 до цього Порядку.

Генеральний директор Директорату
морського та річкового транспорту

Ярослав ІЛІСЕВИЧ

Додаток 1
до Порядку справляння, обліку та використання
коштів від портових зборів, крім використання
коштів від сплати адміністративного збору
(пункту 1 розділу IV)

Підприємство _____
Орган управління _____

Звіт про нарахування та використання коштів від портових зборів
за _____ (звітний період)

тис. грн.

Вид портового збору	№ рядка	Залишок коштів на початок звітнього періоду	Коригування залишку коштів від портових зборів	Нараховано коштів від портових зборів	Використано коштів від портових зборів	Розрахункова величина податку на прибуток, інші відрахування до Державного бюджету	Результат за звітний період	Покриття нестачі портових зборів	Залишок коштів на кінець звітнього періоду
1	2	3	4	5	6	7	8=(5-6-7)	9	10=(3+4+8+9)
Корабельний	1								
Причальний	2								
Канальний	3								
Маяковий	4								
Санітарний	5								
Якірний	6	-	-	-	-	-	-	-	-
Разом	7								

Керівник

Головний бухгалтер

Підприємство _____
Орган управління _____

Додаток 2
до Порядку справляння, обліку та використання
коштів від портових зборів, крім використання
коштів від сплати адміністративного збору
(пункт 1 розділу IV)

Звіт про цільове використання коштів від портових зборів
за _____ (звітний період)

тис. грн.

Стаття витрат	№ рядка	Вид портового збору						
		Корабельний	Причальний	Канальний	Маяковий	Санітарний	Якірний	Всього
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Витрати операційної діяльності підприємства (без ремонту)	1						-	
Інші витрати підприємства, у тому числі на забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України	2						-	
Загальновиробничі, адміністративні та інші операційні витрати	3						-	
Ремонт основних засобів	4						-	
Витрати на капітальні вкладення	5						-	
Розрахункова величина податку на прибуток, інші відрахування до Державного бюджету	6						-	
Разом	7						-	

Керівник

Головний бухгалтер