



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 доопрацьований з урахуванням зауважень, наданих Державною регуляторною службою України (рішення від 28.10.2020 № 638), представниками бізнесової спільноти, проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про деякі питання портових зборів» (далі – проект наказу).

Просимо погодити проект наказу в найкоротший строк.

- Додатки:
1. Копія проекту наказу на 36 арк. в 1 прим.
  2. Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу на 13 арк. в 1 прим.
  3. Копія повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 2 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

424081 \*

Олександр Ребенок 351 44 59



№1316/46/14-21 від 16.04.2021



# Міністерство інфраструктури України

## Повідомлення про оприлюднення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про деякі питання портових зборів»

16 Квітня 2021, 14:21

Міністерство інфраструктури України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» оприлюднює проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про деякі питання портових зборів» (далі – проєкт наказу)

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

Попередню версію проєкту наказу було опубліковано 29 Вересня 2020 року за посиланням </news/32243.html>

Версію проєкту наказу, яка публікується, доопрацьовано з урахуванням зауважень, наданих Державною регуляторною службою України (рішення від 28.10.2020 № 638), представниками бізнесової спільноти.

Зауважуємо, що на цей час доопрацювання зазначеного проєкту наказу з представниками бізнесової спільноти триває.

Так, у рамках доопрацювання проєкту Методики Мінінфраструктури проводиться широке обговорення його положень з представниками бізнесової спільноти та організацій, які її представляють (Європейської бізнес асоціації, Американської торгівельної палати в Україні тощо). Зокрема 10.03.2021, 17.03.2021 проводилися зустрічі з метою обговорення проєкту Методики, за участі спеціалістів Мінінфраструктури, ДП «Адміністрація морських портів України», представників бізнесової спільноти. Наступну зустріч планується провести найближчим часом.

Реалізація наказу дасть змогу 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.

Розробником проєкту акта є Директорат реформування морської та річкової галузі Мінінфраструктури.

Проєкт акта розміщено на офіційному сайті Міністерства інфраструктури ([www.mtu.gov.ua](http://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](mailto: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.

[Проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про деякі питання портових зборів»](#)

[Методика розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах](#)

[Порядок справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору](#)



Додаток 1

Додаток 2

Пояснювальна записка

Аналіз регуляторного впливу

---

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/32751.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове



**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) підготовлено відповідно до частини другої статті 22 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон), якою передбачено, 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.

Проектом наказу передбачено затвердження методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах (далі – Методика) та порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору (далі – Порядок).

Затвердження Методики передбачено Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р, а також оновленою Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548 (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2020 р. № 1634-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.

Відповідно до частини другої статті 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення» встановлено, що державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими (забезпечувати відповідність ціни на товар витратами на його виробництво, продаж (реалізацію) та прибуток від його продажу (реалізації)).

Проблема, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання, полягає у розробленні та затвердженні Методики, як засобу визначення розмірів



ставок портових зборів на економічно обґрунтованому рівні з урахуванням структури та напрямків вантажопотоків, що забезпечить підвищення привабливості морських портів для користувачів транспортних послуг та створення гарантованого джерела компенсації витрат на утримання, відтворення та розвиток гідротехнічних споруд та інших об'єктів портової інфраструктури.

Наразі нарахування портових зборів здійснюється відповідно до Порядку справляння та розміри ставок портових зборів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316 «Про портові збори», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462 (далі – Порядок справляння). Зі вступом в дію Закону розміри ставок, порядок та умови справляння портових зборів Порядку справляння були прийняті на рівні ставок портових зборів та умов, які були визначені при нарахуванні коштів від портових зборів, відповідно до попереднього нормативно-правового акту – постанови Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2000 р. № 1544 «Про портові збори» (втратила чинність у 2013 році із набранням чинності Законом України «Про морські порти України»).

З дати набрання чинності Порядку справляння внесено численні зміни до положень цього нормативно-правового акта без застосування відповідної методики, передбаченої законодавством. У тому числі, наказом Міністерства інфраструктури України від 27 грудня 2017 р. № 474 «Про зниження ставок портових зборів», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12 січня 2018 р. за № 46/31498, при справлянні портових зборів із суден затверджено застосування коефіцієнту 0,8 до ставок портових зборів з 1 січня 2018 року.

Впровадження цих змін викликає численні питання як з боку суб'єктів господарювання, що здійснюють справляння портових зборів, так і тих, що працюють в інших сегментах товарного ринку чи ринку транспортних послуг. Також відсутність чітко визначеного переліку послуг, що оплачуються у складі портових зборів, призводить до неоднозначного тлумачення положень порядку використання коштів від портових зборів та судовим спорам між суб'єктами господарювання та стягувачами портових зборів.

Відповідно до частини першої статті 22 Закону встановлено, що в морському порту справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний. Використання коштів від портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням. Фінансування утримання гідротехнічних споруд в об'ємах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик, здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються у морських портах, де розташовані такі гідротехнічні споруди.

Відсутність Методики не дає змоги здійснити розрахунок та встановити розмір ставок портових зборів, який забезпечить одночасно належний рівень фінансування об'єктів портової інфраструктури та оптимізацію розміру ставок портових зборів на економічно обґрунтованому рівні. Хоча у структурі логістичних витрат на одиницю вантажу питома вага портових зборів не є основною складовою, ставки портових зборів певним чином впливають на



конкурентоздатність національних суб'єктів господарювання у зовнішній торгівлі.

Водночас, необґрунтоване зниження ставок портових зборів, нехтування об'єктивними потребами фінансування об'єктів портової інфраструктури матиме негативний вплив на безпеку мореплавства, не дасть змоги підтримувати та забезпечувати розвиток інфраструктури морських портів на сучасному рівні. Це також може негативно вплинути на конкурентоспроможності національних експортерів, імпортерів та транзитний потенціал країни.

Вказану проблему можливо розв'язати шляхом прийняття відповідного регуляторного акта, який визначить механізм розрахунку розмірів ставок портових зборів, а також дасть змогу чітко окреслити перелік напрямів діяльності, які можуть фінансуватись за рахунок цільових коштів від портових зборів.

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 розмірів 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 світу.

## II. Цілі державного регулювання

Основними цілями державного регулювання проекту наказу є:

виконання вимог Закону України «Про морські порти України» щодо затвердження механізму розрахунку розмірів ставок портових зборів, який у свою чергу, дасть можливість за рахунок коштів від портових зборів створити належне джерело утримання та розвитку об'єктів портової інфраструктури, 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, маяків та інших засобів навігаційного забезпечення на рівні, що відповідає національним інтересам та вимогам безпеки судноплавства;

забезпечення економічно обґрунтованого єдиного підходу при справлянні коштів від портових зборів;



прогнозованість витрат судновласників при здійсненні заходу суден під прапором будь-якої країни у морські порти.

Задля приведення у відповідність до законодавства України, а також із кращими світовими практиками, у положеннях Методики закладено такі принципи та особливості, що застосовуються під час розрахунку розмірів ставок портових зборів:

застосування витратного методу розрахунку ставок портових зборів за критерієм достатності джерела необхідного для фінансування об'єктів портової інфраструктури та інших об'єктів, які утримуються за рахунок коштів від портових зборів, із дотриманням вимог до нормативно-правових актів щодо утримання цих об'єктів;

перехід до нової бази справляння портових зборів на підставі валової місткості судна, що наведена у міжнародному обмірному свідоцтві, обмірному свідоцтві класифікаційного товариства або визначена відповідно до положень Міжнародної Конвенції з обміру суден 1969 року;

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 принципом на єдиному рівні для кожного портового збору, що дозволяє забезпечити створення рівних конкурентних умов серед суб'єктів господарювання в межах певного регіону, наступним чином:

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

2 регіон (Кримський регіон) – морський порт Керч, морський порт Севастополь, морський порт Феодосія, морський порт Ялта, морський порт Євпаторія;

3 регіон (Бузько-Дніпровський регіон) – морський порт Миколаїв, морський порт Херсон, морський порт Ольвія, морський порт Скадовськ;

4 регіон (Одеський) – морський порт Одеса, морський порт Південний, морський порт Чорноморськ, морський порт Білгород-Дністровський, морський порт Ізмаїл, морський порт Рені, морський порт Усть-Дунайськ;

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.

Положеннями Порядку визначено перелік послуг, що оплачуються у складі портових зборів, порядок справляння та умови звільнення суден від портових зборів та напрями діяльності підприємства, які мають фінансуватися за рахунок цільових коштів від портових зборів.



### III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

#### 1. Визначення альтернативних способів

| Вид альтернативи                                                                                          | Опис альтернативи                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Альтернатива 1.<br>Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про деякі питання портів зборів» | <p>Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей відповідно до статті 22 Закону України «Про морські порти України». Дозволить встановити економічно обґрунтований підхід до розрахунку розмірів ставок портів 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 портів зборів.</p> <p>Встановлення економічно обґрунтованого підходу до розрахунку розмірів ставок портів зборів сприятиме створенню ефективного ринку з прозорими умовами для роботи портів операторів, виробників продукції, перевізників та судновласників, забезпечить гарантоване джерело фінансування утримання та розвитку об'єктів портової інфраструктури, підвищить рівень безпеки мореплавства, охорони людського життя на морі відповідно до передових світових стандартів.</p> |
| Альтернатива 2.<br>Збереження чинного регулювання                                                         | <p>За відсутності нормативно-правового акта, який затверджує Методику, залишається без змін нинішня ситуація щодо неврегульованого питання в частині обґрунтованого підходу встановлення розмірів ставок портів зборів, які наразі застосовуються згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316 «Про портів збори». У випадку збереження чинного регулювання існує загроза ускладнення нинішньої напруженої ситуації у взаємовідносинах між суб'єктами господарювання різних форм власності, що здійснюють свою господарську діяльність у морських портах України, з подальшими судовими спорами щодо обґрунтованості розміру існуючих ставок портів зборів, їх застосування та порядку використання коштів від портів зборів.</p> <p>Таким чином, запровадження такої альтернативи визнано недоцільним.</p>                                                                                                                  |



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

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

### Оцінка впливу на сферу інтересів держави

| Вид альтернативи                                                                                                        | Вигоди                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Витрати  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Альтернатива 1.<br>Прийняття наказу<br>Міністерства<br>інфраструктури України<br>«Про деякі питання<br>портових зборів» | Забезпечить виконання статті 22 Закону України «Про морські порти України», буде визначено методологічні засади економічно обґрунтованого визначення розміру ставок портових зборів (затвердження розмірів ставок портових зборів здійснюється окремим нормативно-правовим актом відповідно до положень Методики). Прогнозованість та прозорість логістичної складової ціни товару при здійсненні транспортування водним транспортом через морські порти України матиме позитивний вплив на міжнародну торгівлю, оскільки морські порти є центрами міжнародного товарообігу. 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 відповідно до передових світових стандартів, що матиме вплив на позиції України у міжнародних рейтингах та виконання країною міжнародних зобов'язань. | Відсутні |
| Альтернатива 2.<br>Збереження чинного<br>регулювання (фактично,<br>відсутність регулювання)                             | Відсутні, оскільки проблема формування економічно обґрунтованих ставок державно регульованих портових зборів залишається невирішеною.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Відсутні |



|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |  |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|  | Залишаються суперечливі позиції щодо встановленого рівня ставок портових зборів з боку стягувачів портових зборів та суб'єктів господарювання іншого сегменту портового ринку, різноманітне тлумачення положень щодо справляння та цільового використання коштів від портових зборів, що призводить до численних судових спорів між суб'єктами господарювання. |  |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

#### Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Портові збори, що справляються у морських портах України за державними регульованими цінами, стягуються отримувачами портових зборів із судновласників (безпосередньо або через морських агентів). Перелік морських агентів, які обслуговують судна у морських портах України та співпрацюють на договірних засадах із отримувачами портових зборів, налічує біля 370 і також залежить від переліку судновласників та постійно змінюється.

Портові збори відповідно до частин третьої – п'ятої статті 22 Закону сплачуються адміністрації морських портів України, крім випадків, визначених цим Законом. Причальний збір справляється на користь власника причалу, а якщо причал перебуває у користуванні - на користь відповідного користувача. Канальний збір справляється на користь власника каналу. Корабельний збір справляється на користь користувача портової акваторії, а також власника операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання чинності цим Законом. Маяковий збір справляється на користь державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства. Кількість суб'єктів, що здійснюють справляння портових зборів (у тому числі власники причалів), налічує біля 20.

| Показник                                                                       | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------|---------|------|-------|-------|
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | 2      | 388     | н/д  | н/д   | 390   |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків                             | 0,5    | 99,5    | н/д  | н/д   | 100   |



| Вид<br>альтернативи                                                                                                              | Вигоди                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Витрати  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Альтернатива 1.<br>Прийняття<br>наказу<br>Міністерства<br>інфраструктури<br>України «Про<br>деякі питання<br>портових<br>зборів» | Затвердження цього регуляторного акта, як засобу удосконалення тарифної політики морських портів та впровадження єдиних засад формування і визначення розмірів ставок портових зборів, забезпечить формування ставок портових зборів у морських портах на економічно обґрунтованому рівні, прозорого визначення вартості портових зборів в логістичної складової при формуванні вартості вантажу під час його транспортування, що призведе до зростання конкурентоспроможності як вітчизняних морських портів на міжнародному ринку транспортних послуг, так і інших суб'єктів господарювання транспортної галузі. | Відсутні |
| Альтернатива 2.<br>Збереження<br>чинного<br>регулювання<br>(фактично,<br>відсутність<br>регулювання)                             | Відсутні.<br>Відсутність Методики не дає змоги здійснити розрахунок та встановити ставки портових зборів на сучасному економічно обґрунтованому рівні, який забезпечить одночасно належний рівень фінансування об'єктів портової інфраструктури та оптимізацію ставок портових зборів. Залишаються суперечливі позиції щодо встановленого рівня ставок портових зборів між суб'єктами господарювання та різноманітне тлумачення положень щодо справляння та цільового використання коштів від портових зборів, що призводить до численних судових спорів між суб'єктами господарювання.                            | 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». Методика, яка визначає єдиний підхід до формування розміру ставок портових зборів, розроблена в Україні вперше та спрямована на приведення у відповідність законодавству. Суб'єкти господарювання, які відповідно до Закону України «Про морські порти України» здійснюють справляння портових зборів, не набуватимуть додаткових зобов'язань із прийняттям регуляторного акта.



| <b>Сумарні витрати за альтернативами</b>                                                                                                                                                                                                        | <b>Сума витрат, гривень</b> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| Альтернатива 1.<br>Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про деякі питання портових зборів». Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта. | Витрати відсутні            |
| Альтернатива 2.<br>Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання). Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта.                       | Витрати відсутні            |

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

| <b>Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)</b>                                | <b>Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)</b> | <b>Коментарі щодо присвоєння відповідного бала</b>                                                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Альтернатива 1.<br>Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про деякі питання портових зборів». | 4                                                              | Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення поставлених цілей (проблема відсутності обґрунтованого механізму формування розміру ставок портових зборів буде вирішена) |
| Альтернатива 2.<br>Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання).                       | 1                                                              | Проблема продовжить існувати, цілі державного регулювання портових зборів не будуть досягнуті.                                                                                |



| Рейтинг<br>результативності                                                                                                 | Вигоди (підсумок)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Витрати<br>(підсумок) | Обґрунтування<br>відповідного<br>місця<br>альтернативи у<br>рейтингу                                                                                                                                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Альтернатива 1.<br>Прийняття наказу<br>Міністерства<br>інфраструктури<br>України «Про<br>деякі питання<br>портових зборів». | Затвердження цього<br>регуляторного акта<br>забезпечить<br>впровадження<br>єдиного економічно<br>обґрунтованого<br>підходу до<br>розрахунку розмірів<br>ставок портових<br>зборів, які є<br>обов'язковими для<br>застосування усіма<br>суб'єктами<br>господарювання<br>різних форм<br>власності, що<br>провадять<br>діяльність у<br>морському порту і<br>забезпечують<br>відповідно до<br>законодавства<br>справляння<br>портових зборів. | Відсутні              | Прийняття<br>Методики<br>забезпечить<br>виконання вимог<br>Закону України<br>«Про морські<br>порти України» та<br>є єдиним<br>способом<br>досягнення цілей<br>державного<br>регулювання.                                                    |
| Альтернатива 2.<br>Збереження<br>чинного<br>регулювання<br>(фактично,<br>відсутність<br>регулювання).                       | Відсутні                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Відсутні              | У разі залишення<br>нинішньої<br>ситуації без змін<br>проблема<br>відсутності<br>обґрунтованої<br>бази нарахування<br>портових зборів<br>продовжуватиме<br>існувати, що не<br>забезпечить<br>досягнення цілей<br>державного<br>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 деякі питання портових зборів». | Забезпечить досягнення встановлених цілей державного регулювання. Відмова від збереження чинного регулювання обумовлена наявними проблемами, низкою рішень АМКУ та судових спорів між суб'єктами господарювання різних форм власності, що здійснюють свою господарську діяльність у морських портах України, при застосуванні існуючих ставок портових зборів. | Вплив зовнішніх факторів на дію регуляторного акта не очікується.          |
| 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 проекту наказу дасть змогу:

- уніфікувати порядок розрахунку розмірів ставок портових зборів та впровадити обґрунтований механізм їх розрахунку, визначати об'єктивний економічно обґрунтований 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;
- визначити перелік послуг, що оплачуються у складі портових зборів.



## **VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні 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 проекту наказу здійснюється на виконання 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. Іншого порядку встановлення державно регульованих ставок портових зборів законодавством не передбачено.

## **VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

Регуляторний акт приймається на виконання статті 22 Закону України «Про морські порти України». Розроблення Методики, яка визначає єдиний підхід до формування розміру ставок портових зборів, відбувається в Україні вперше.

Враховуючи, що портові збори є однією із складових у загальних транспортних витратах на одиницю вантажу, який транспортується водними транспортом через морські порти України, показниками результативності запровадження регуляторного акта є зростання позитивного економічного ефекту для держави та суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність в морських портах. Таким чином, з огляду на цілі державного регулювання для відстеження результативності цього регуляторного акта пропонується встановити такі показники:

- обсяг вантажів (вантажообіг), що прямують через морські порти України;
- кількість коштів, отриманих від портових зборів по кожному збору окремо;
- розмір відрахувань до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів суб'єктів господарювання, які здійснюють свою діяльність у межах морських портів.

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 оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України (<http://www.mtu.gov.ua>) у розділі «Регуляторна діяльність» для громадського обговорення з метою отримання зауважень та пропозицій до нього від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань.

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

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

Базове відстеження результативності дії 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

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 р.

Владислав КРИКЛІЙ





# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

## НАКАЗ

м. Київ

№ \_\_\_\_\_

### Про деякі питання портових зборів

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. Директорату реформування морської та річкової галузі забезпечити подання цього наказу в установленому законодавством порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.
3. Відділу зовнішніх комунікацій забезпечити оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.
4. Директорату реформування морської та річкової галузі за участю Департаменту фінансово-економічної діяльності та фінансового моніторингу 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.
5. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування, крім підпункту 2 пункту 1, який набирає чинності одночасно із затвердженням розмірів ставок портових зборів, розрахованих відповідно до Методики.
6. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ



ЗАТВЕРДЖЕНО

наказ Міністерства інфраструктури  
України

від \_\_\_\_\_ 2021 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;



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 з обміру суден 1969 року (далі – Міжнародна Конвенція), яка використовується при нарахуванні портових зборів згідно з цією Методикою. 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 та інших складених плавучих споруд (далі – баржебуксирні склади) величина валової місткості кожного самохідного або несамохідного плавучого засобу підлягає округленню окремо у такому ж порядку;

норматив рентабельності (інвестиційна складова частина) – рівень прибутковості, виражений у відсотках, який застосовується при визначенні розмірів ставок портових зборів, та передбачає фінансування капітальних інвестицій, передбачених Порядком справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору;

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

прогнозований період – це період планування діяльності отримувача портового збору, на який визначаються витрати та база нарахування для розрахунку розмірів 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;

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 морськими портами (терміналами/пунктами) України 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 здійснюється відповідно до законодавства;

судноплавний канал – гідротехнічна споруда, яка призначена для руху суден до/з кількох морських портів та/або терміналів.

Інші терміни вживаються у значеннях, наведених в Кодексі торговельного мореплавства України, Бюджетному кодексі України, Митному кодексі України, Податковому кодексі України, Законі України «Про морські порти України», 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 переробки вантажів у морських портах, згідно з якими визначається сумарна валова місткість суден, економічно обґрунтованих операційних, фінансових та інших витрат періоду (далі – операційні та фінансові витрати), визначених на підставі державних та галузевих нормативів тощо та нормативу рентабельності (інвестиційної складової частини).

3. Розрахунок розмірів ставок корабельного, причального, санітарного портових зборів здійснюється за регіональним принципом на єдиному рівні для кожного портового збору наступним чином:

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

2 регіон (Кримський регіон) – морський порт Керч, морський порт Севастополь, морський порт Феодосія, морський порт Ялта, морський порт Євпаторія;

3 регіон (Бузько-Дніпровський регіон) – морський порт Миколаїв, морський порт Херсон, морський порт Ольвія, морський порт Скадовськ;

4 регіон (Одеський) – морський порт Одеса, морський порт Південний, морський порт Чорноморськ, морський порт Білгород-Дністровськ, морський порт Ізмаїл, морський порт Рені, морський порт Усть-Дунайськ.

При цьому розрахунок розміру ставки кожного портового збору відповідного регіону здійснюється із урахуванням наступних особливостей:

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

- витрати, що включаються до розрахунку розмірів ставок портових зборів, відповідають сумарним операційним та фінансовим витратам прогностичного періоду морських портів певного регіону, які передбачені розділом III цієї Методики, при розрахунку ставки відповідного портового збору та нормативу рентабельності (інвестиційної складової частини).



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

5. Ставка якірного збору для усіх морських портів приймаються зі значенням на рівні нуль. Витрати на утримання якірних стоянок у межах акваторії морського порту враховуються при визначенні ставки корабельного збору.

6. Ставки канального збору визначаються для кожного судноплавного каналу.

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

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

9. База нарахування розмірів ставок корабельного, канального, санітарного, адміністративного, маякового зборів визначається за одиницю валової місткості судна (GT).

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

11. Перегляд розмірів ставок портових зборів здійснюється відповідно до цієї Методики.

12. До розрахунку розмірів ставок портових зборів включаються:

1) для корабельного – операційні та фінансові витрати на утримання акваторії морського порту, в тому числі підхідних каналів, операційних



акваторій причалів, берегоукріплень та якірних стоянок, включаючи кошти на фінансування заходів із забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України;

2) для маякового – операційні та фінансові витрати державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі, виключній (морській) економічній зоні України та судноплавства на внутрішніх водних шляхах України;

3) для каналного – операційні та фінансові витрати на утримання судноплавних каналів, а також витрати із підтримання габаритів суднового ходу на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних (до початку фінансування таких робіт з Державного фонду внутрішніх водних шляхів у складі спеціального фонду Державного бюджету України відповідно до Закону України «Про внутрішній водний транспорт»);

4) для причального – операційні та фінансові витрати на утримання причалів;

5) для адміністративного – витрати 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 судноплавства, 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 Державної служби морського та річкового транспорту України (Морської адміністрації);



б) для санітарного – операційні та фінансові витрати 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 суднових забруднень до транспортної партії), що використовуються для прийняття з суден усіх видів забруднень (крім баластних вод).

Перелік (номенклатура) операційних та фінансових витрат, що враховуються при розрахунку розмірів ставок відповідних портових зборів, визначається Порядком справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору (далі – Порядок справляння, обліку та використання коштів від портових зборів).

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

13. 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 такою формулою:

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

$R_{n \text{ кор}}$  – операційні та фінансові витрати кожного року у межах прогнозованого періоду, які розраховуються за формулою 19 цієї Методики, тис.грн;

$GT_{n \text{ кор}}$  – загальний показник сумарної валової місткості суден у прогнозованому періоді для корабельного портового збору, який розраховується за формулою 26 цієї Методики, тис.GT;

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

$K_{\text{р кораб}}$  - коефіцієнт рентабельності, що враховує норматив рентабельності (інвестиційну складову частину) у складі корабельного портового збору та розраховується за формулою 37 цієї Методики;

$n$  – порядковий номер року;

$i$  – кількість років у прогнозованому періоді.

де  $k$  - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції кожного типу судна, на здатність забезпечувати перевезення вантажів та/або пасажирів та встановлюється наступним чином:

$k_{\text{балкер}}$  - для суден типу балкер (суховантажне судно), враховуючи комбіновані судна для перевезення сухих на наливних вантажів типу нафторудовози, і розраховується за формулою 27 цієї Методики;



$k_{\text{танкер}}$  - 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 і розраховується за формулою 28 цієї Методики;

$k_{\text{контейнер}}$  - 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, розраховується за формулою 29 цієї Методики та при розрахунку застосовується із коефіцієнтом 0,8;

$k_{\text{ро-ро}}$  - для будь-яких суден із горизонтальним способом виконання перевантажувальних робіт, у тому числі накатних вантажних суден; накатних вантажопасажирських суден; поромів; ліхтеровозів, худобовозів і розраховується за формулою 30 цієї Методики;

$k_{\text{пас}}$  - для пасажирських суден, що мають пасажирське свідоцтво та не відносяться до вантажопасажирських і розраховується за формулою 31 цієї Методики;

$k_{\text{інші}}$  - для інших вантажних суден, що здійснюють перевантажувальні операції, враховуючи каравани, барже-буксирні склади, інші складені плавучі споруди, риболовні судна, та для плавучих засобів і розраховується за формулою 32 цієї Методики;

$k_{\text{каботаж}}$  - для суден будь-якої спеціалізації, що здійснюють каботажне плавання, враховуючи каравани, барже-буксирні склади, інші складені плавучі споруди та плавучі споруди, коефіцієнт встановлюється згідно з нормативно-правовими актами та застосовується до валової місткості 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  $k_{(1-3)}$ ,  $k_{(1-5 \text{ та ХМК})}$ ,  $k_{(1-9)}$ ,  $k_{(1-11)}$ ,  $k_{(1-12)}$ , які визначаються за такими формулами:

$$k_{(1-3)} = \frac{L_{(1-3)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-3)\text{канал}}}{L_{(1-3)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-3)\text{канал}} + L_{(1-5 \text{ та ХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}} + L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}} + L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}} + L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}} \quad (2)$$

$$k_{(1-5 \text{ та ХМК})} = \frac{L_{(1-5\text{таХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}}}{L_{(1-3)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-3)\text{канал}} + L_{(1-5 \text{ та ХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}} + L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}} + L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}} + L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}} \quad (3)$$

$$k_{(1-9)} = \frac{L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}}}{L_{(1-3)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-3)\text{канал}} + L_{(1-5 \text{ та ХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}} + L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}} + L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}} + L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}} \quad (4),$$

$$k_{(1-11)} = \frac{L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}}}{L_{(1-3)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-3)\text{канал}} + L_{(1-5 \text{ та ХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5\text{таХМК})\text{канал}} + L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}} + L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}} + L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}} \quad (5),$$



$$k_{(1-12)} = \frac{L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}}{L_{(1-3)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-3)\text{канал}} + L_{(1-5 \text{ та ХМК})} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-5 \text{ та ХМК})\text{канал}} + L_{(1-9)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-9)\text{канал}} + L_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{канал}} + L_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{канал}}} \quad (6),$$

де  $GT_{n(1-3)\text{канал}}$ ,  $GT_{n(1-5 \text{ та ХМК})\text{канал}}$ ,  $GT_{n(1-9)\text{канал}}$ ,  $GT_{n(1-11)\text{канал}}$ ,  $GT_{n(1-12)\text{канал}}$  – прогнозована валова місткість, з якої справлятиметься каналний збір за проходження каналами БДЛК та ХМК в один кінець на визначену дистанцію (коліна) у прогнозованому періоді та розраховуються за формулою 34, тис.ГТ;

$L_{(1-3)}$  – загальна довжина колін (1-3) БДЛК, м;

$L_{(1-5 \text{ та ХМК})}$  – загальна довжина колін (1-5) БДЛК та каналу ХМК, м;

$L_{(1-9)}$  – загальна довжина колін (1-9) БДЛК, м;

$L_{(1-11)}$  – загальна довжина колін (1-11) БДЛК, м;

$L_{(1-12)}$  – загальна довжина колін (1-12) БДЛК, м.

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

1) 1-3 коліна БДЛК:

$$S_{(1-3)} = \frac{k_{(1-3)} * \sum_{n=1}^i R_{n \text{ БДЛК}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n(1-3)\text{кан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р канал}} \quad (7),$$

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

$$S_{(1-5 \text{ та ХМК})} = \frac{k_{(1-5 \text{ та ХМК})} * \sum_{n=1}^i R_{n \text{ БДЛК, ХМК}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n(1-5 \text{ та ХМК})\text{кан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р канал}} \quad (8),$$

3) 1-9 коліна БДЛК:

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

4) 1-11 коліна БДЛК:

$$S_{(1-11)} = \frac{k_{(1-11)} * \sum_{n=1}^i R_{n \text{ БДЛК}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n(1-11)\text{кан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р канал}} \quad (10),$$

5) 1-12 коліна БДЛК:



$$S_{(1-12)} = \frac{k_{(1-12)} * \sum_{n=1}^i R_{n \text{ БДЛК}}}{\sum_{n=1}^i GT_{n(1-12)\text{кан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р канал}} \quad (11),$$

де  $R_{\text{нкан}}$  – це операційні та фінансові витрати по каналам БДЛК, ХМК, які визначаються за формулою 20, з урахуванням відповідних операційних та фінансових витрат для визначення розміру ставки цього канального збору, а також витрат із підтримання габаритів суднового ходу на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних (до початку фінансування таких робіт з Державного фонду внутрішніх водних шляхів у складі спеціального фонду Державного бюджету України відповідно до Закону України «Про внутрішній водний транспорт»), тис.грн.;

$K_{\text{р канал}}$  – це коефіцієнт рентабельності, що враховує норматив рентабельності (інвестиційну складову частину), визначений за формулою 37.

3. У випадку, якщо судно здійснює перехід між морськими портами/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/терміналами на р. Дніпро та портами, що розташовані на БДЛК вище 5 коліна, ставка канального збору розраховується наступним чином:

$$S_x = (S_{(1-5 \text{ та ХМК})} - S_{(1-3)}) + (S_{\text{порт БДЛК}} - S_{(1-3)}) \quad (12),$$

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

$$S_{ГСХ} = \frac{\sum_{n=1}^i R_{n ГСХ}}{\sum_{n=1}^i GT_{n(ГСХ)кан} * K_{НБУ}} * K_{р канал} \quad (13),$$

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

$R_{n ГСХ}$  – операційні та фінансові витрати по каналам, які визначаються за формулою 20, з урахуванням витрат по каналу Дунай – Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре), тис.грн;

$GT_{n(ГСХ)кан}$  - прогнозована валова місткість суден, з яких справлятиметься канальний збір за проходження каналом Дунай – Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре) в один кінець, розраховується за формулою 34, тис.GT.

5. Розрахунок розміру ставки канального 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:



$$S_{\text{причал}} = \frac{\sum_{n=1}^i R_{\text{н причал}}}{\sum_{n=1}^i GT_{\text{н причал}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р причал}} \quad (14),$$

де  $R_{\text{н причал}}$  – операційні та фінансові витрати, які покриваються причальним збором у прогнозованому періоді, та визначається за формулою 21 цієї Методики, тис.грн;

$GT_{\text{н причал}}$  – показник сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься причальний збір за одиницю часу (добу) у прогнозованому періоді, визначається за формулою 35 цієї Методики, тис.GT.

$K_{\text{р причал}}$  - коефіцієнт рентабельності, що враховує норматив рентабельності (інвестиційну складову частину) для причального портового збору та розраховується за формулою 37 цієї Методики.

## 5. Розрахунок розміру ставки санітарного збору

Розрахунок розміру ставки санітарного збору здійснюється за такою формулою:

$$S_{\text{сан}} = \frac{\sum_{n=1}^i R_{\text{н сан}}}{\sum_{n=1}^i GT_{\text{н сан}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р сан}} \quad (15),$$

де  $R_{\text{н сан.}}$  – операційні та фінансові витрати, які покриваються санітарним збором у прогнозованому періоді, та визначаються за формулою 22 цієї Методики, тис.грн;

$GT_{\text{н сан.}}$  – прогнозний показник сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься санітарний збір у морському порту, визначається за формулою 36 цієї Методики, тис.GT;

$K_{\text{р сан}}$  - коефіцієнт рентабельності, що враховує норматив рентабельності (інвестиційну складову частину) для санітарного портового збору, та розраховується за формулою 37 цієї Методики.



## 6. Розрахунок розміру ставки адміністративного збору

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

$$S_{\text{адмін}} = \frac{\sum_{n=1}^i R_{\text{п адмін}}}{\sum_{n=1}^i GT_{\text{п адмін}} * K_{\text{НБУ}}} \quad (16),$$

де  $R_{\text{п адмін}}$  – витрати, які покриваються адміністративним збором у прогнозованому періоді, та визначені за формулою 23 цієї Методики, тис.грн;

$GT_{\text{п адмін}}$  – прогнозний показник сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься адміністративний збір, визначається за формулою 25 цієї Методики, тис.GT.

## 7. Розрахунок розміру ставки маякового збору

Розрахунок розміру ставки маякового збору здійснюється за такою формулою:

$$S_{\text{маяк}} = \frac{\sum_{n=1}^i R_{\text{п маяк}}}{2 * \sum_{n=1}^i GT_{\text{п маяк}} * K_{\text{НБУ}}} * K_{\text{р маяк}} \quad (17),$$

де  $R_{\text{п маяк}}$  – операційні та фінансові витрати, які покриваються маяковим збором у прогнозованому періоді, та визначаються за формулою 24 цієї Методики, тис.грн;

$GT_{\text{п маяк}}$  – прогнозний показник сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься маяковий збір, визначається за формулою 25 цієї Методики, тис.GT;

$K_{\text{р маяк}}$  - коефіцієнт рентабельності, що враховує норматив рентабельності (інвестиційну складову частину) для маякового портового збору та розраховується за формулою 37 цієї Методики.



### III. Розрахунок витрат, що включаються при розрахунку розмірів 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 визначених 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 Мінтрансв'язку від 27 травня 2005 р. № 257, зареєстровані в Мін'юсті 13 жовтня 2005 р. за № 1191/11471 (далі – Правила);

НД31.3.002-2003 Мінтрансу «Інструкція з інженерного обстеження та паспортизації портових ГТС»;

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

Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року;

Міжнародна конвенція про запобігання забруднення із 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 Мінтрансу від 19 квітня 2001 р. № 225, зареєстрована в Мін'юсті 07 травня 2001 р. за № 400/5591 (у редакції наказу Мінінфраструктури від 22 грудня 2015 р. № 549);

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) навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства:

Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року;

Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України, затверджене наказом Мінтрансзв'язку від 29.05.2006 № 514, зареєстроване в Мін'юсті 14.06.2006 за № 708/12582;

Положення про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджене наказом Мінтрансзв'язку від 14.06.2007 № 498, зареєстроване в Мін'юсті 07.08.2007 за № 905/14172.

3. В операційні та фінансові витрати прогнозного періоду включаються прямі витрати отримувачів портових зборів, які пов'язані з утриманням портової інфраструктури, судноплавних каналів, навігаційно-гідрографічним забезпеченням судноплавства та непрямі витрати отримувачів портових зборів, зокрема, загальновиробничі, адміністративні, інші операційні, фінансові витрати за переліком (номенклатурою), передбаченим Порядком справляння, обліку та використання коштів від портових зборів.



4. Розподіл непрямих витрат за видами портових зборів здійснюється пропорційно до питомої ваги суми витрат прямого характеру отримувачів портових зборів кожного окремого портового збору в загальній сумі прямих витрат за рахунок портових зборів отримувача портового збору на прогнозований період.

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

$$R_{п \text{ } i\text{-го збору.непрямі}} = K_{i \text{ непр}} * R_{п \text{ непр}} \quad (18),$$

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;

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

6. Поступова оптимізація частки непрямих витрат, що покривається за рахунок коштів від портових зборів, є стратегічним завданням суб'єктів господарювання, що є отримувачами портових зборів.

## 2. Розрахунок витрат для визначення розмірів ставок портових зборів

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

$$R_{п \text{ кор}} = (R_{п \text{ кор прями}} + R_{п \text{ кор аморти}} + R_{п \text{ кор непрямі}}) * K_{МПРС} \quad (19),$$

де  $R_{п \text{ кор прями}}$  – операційні та фінансові витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, передбачені пунктом 1 розділу III Порядку справляння,



обліку та використання коштів від портових зборів, тис. грн. Операційні та фінансові витрати не враховують витрати на капітальні інвестиції;

$R_{\text{л кор. аморти}}$  — сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного року у прогнозованому періоді по гідротехнічних спорудах, які розташовані у межах акваторії морського порту та 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;

$R_{\text{л кор. непрямі}}$  — частка коштів корабельного збору, яка протягом відповідного року у прогнозованому періоді використовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році. Розраховується за формулою (18), тис. грн;

$K_{\text{мпрс}}$  — коефіцієнт, що відображає частку коштів від корабельного збору для 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 України», яка перебуває у недержавній формі власності,  $K_{\text{МПРС}}$  не застосовується.

2. Операційні та фінансові витрати для визначення розміру ставки канального збору для судноплавних каналів: БДЛК, ХМК, ГСХ, КЄК у прогнозованому періоді ( $R_{\text{п кан}}$ ) розраховуються за формулою:

$$R_{\text{п кан}} = R_{\text{п кан прями}} + R_{\text{п кан амор}} + R_{\text{п кан непрями}} \quad (20)$$

де  $R_{\text{п кан прями}}$  – операційні та фінансові витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, передбачені п. 3 розділу III Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, тис. грн. Операційні та фінансові витрати не враховують витрати на капітальні інвестиції;

$R_{\text{п кан амор}}$  – 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, водозабірних 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;

$R_{\text{п кан непрями}}$  – частка коштів від канального збору, яка протягом відповідного року у прогнозованому періоді використовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році, тис. грн. Розраховується за формулою 18;



3. Операційні та фінансові витрати для визначення розміру ставки причального збору протягом відповідного року у прогнозованому періоді ( $R_{n \text{ причал}}$ ) розраховуються за формулою:

$$R_{n \text{ причал}} = R_{n \text{ причал прями}} + R_{n \text{ причал амор}} + R_{n \text{ причал непрями}} \quad (21),$$

де  $R_{n \text{ причал прями}}$  — операційні та фінансові витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, передбачені п. 2 розділу III Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, тис. грн. Операційні та фінансові витрати не враховують витрати на капітальні інвестиції;

$R_{n \text{ причал амор}}$  — 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;

$R_{n \text{ причал непрями}}$  — частка коштів причального збору, яка використовується на покриття витрат непрямого характеру відповідного року у прогнозованому періоді, тис. грн. Розраховується за формулою 18.

4. Операційні та фінансові витрати для визначення розміру ставки санітарного збору протягом відповідного року у прогнозованому періоді ( $R_{n \text{ сан}}$ ) розраховуються за формулою:

$$R_{n \text{ сан}} = R_{n \text{ сан прями}} + R_{n \text{ сан амор}} + R_{n \text{ сан непрями}} \quad (22),$$

де  $R_{n \text{ сан прями}}$  — операційні та фінансові витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, передбачені п. 5 розділу III Порядку справляння, обліку



та використання коштів від портових зборів, тис. грн. Операційні та фінансові витрати не враховують витрати на капітальні інвестиції;

$R_{п \text{ сан амор}}$  – 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, аварійного випадку тощо), тис. грн;

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

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

$$R_{п \text{ адмін}} = R_{п \text{ адмін внески}} + R_{п \text{ адмін міжнародні договори}} + R_{п \text{ адмін морад}} \quad (23),$$

де  $R_{п \text{ адмін внески}}$  – 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;

$R_{п \text{ адмін міжнародні договори}}$  – 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;

$R_{\text{п адмін морад}}$  – 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 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; витрати наукових закладів, що належать до сфери управління Державної служби морського та річкового транспорту 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. Операційні та фінансові витрати для визначення розміру ставки маякового збору протягом відповідного року у прогнозованому періоді ( $R_{\text{п маяк}}$ ) розраховуються за формулою:

$$R_{\text{п маяк}} = R_{\text{п маяк амор}} + R_{\text{п маяк прямі}} \quad (24),$$



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 мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі, виключній (морській) економічній зоні України та судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, та перебувають на балансі державної установи, що їх організовує та здійснює; 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, аварійного випадку тощо), тис. грн;

$R_{п маяк прями}$  – сума витрат протягом відповідного року у прогнозованому періоді, передбачені п. 4 розділу III Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, тис. грн. Операційні та фінансові витрати не враховують витрати на капітальні інвестиції;

Витрати 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 особливостей визначення бази нарахування портових зборів.

При розрахунку розмірів ставок корабельного, каналного, причального, санітарного, маякового та адміністративного портових зборів судна та плавучі засоби із ознаками щодо звільнення від відповідних портових зборів,



передбаченими у Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, не включаються у показники прогнозованого суднообігу.

2. Для визначення бази нарахування портових зборів застосовується валова місткість суден, наведена в міжнародному обмірному свідоцтві, обмірному свідоцтві класифікаційного товариства або іншому документі, який його замінює. 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 частини, 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, стивідорними компаніями, іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють свою діяльність у морському порту;

показники державних планових документів у сфері транспорту, зокрема, Стратегії розвитку морських портів України на 25 років, 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 передують 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 передуює 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 тому числі 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 проектів 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 сумарної валової місткості суден, з яких справлятимуться портові збори протягом відповідного року у прогнозованому періоді ( $GT_n$ ), у загальному вигляді розраховуються за формулою:

$$GT_n = GT_{n \text{ балкер}} + GT_{n \text{ танкер}} + GT_{n \text{ контейнер}} + \\ + GT_{n \text{ ро-ро}} + GT_{n \text{ нас}} + GT_{n \text{ інші}} + k_{\text{каботаж}} * GT_{n \text{ каботаж}} + k_x * GT_{n x} \quad (25),$$

де  $GT_{n \text{ балкер}}$  – прогнозний показник сумарної валової місткості 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 в закордонному плаванні здійснюють суднозахід в межі акваторії морського порту з метою виконання вантажних операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту, тис. GT;

$GT_{n \text{ танкер}}$  – прогнозний показник сумарної валової місткості протягом відповідного року у прогнозованому періоді суден типу танкер для перевезення будь-яких вантажів наливом (у тому числі судна для скрапленого газу, хімічних, нафтохімічних вантажів, сирої нафти, нафтопродуктів, наливних харчових вантажів рослинного та тваринного походження), що в закордонному плаванні здійснюють суднозахід в межі акваторії морського порту з метою виконання вантажних операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту, тис. GT;

$GT_{n \text{ контейнеровоз}}$  – прогнозний показник сумарної валової місткості протягом відповідного року у прогнозованому періоді суден типу контейнеровоз (у тому числі судна, переобладнані для перевезення контейнерів та судна, що спроектовані для перевезення контейнерів та здійснюють у морському порту вантажні операції виключно із навантаження та/або розвантаження контейнерів),



що в закордонному плаванні здійснюють суднозахід в межі акваторії морського порту з метою виконання вантажних операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту, тис. GT;

$GT_{п\text{ ро-ро}}$  – прогнозний показник сумарної валової місткості 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, що в закордонному плаванні здійснюють суднозахід в межі акваторії морського порту з метою виконання вантажних/пасажирських операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту, тис. GT;

$GT_{п\text{ пас}}$  – прогнозний показник сумарної валової місткості протягом відповідного року у прогнозованому періоді для пасажирських суден, що мають пасажирське свідоцтво та не відносяться до вантажопасажирських, що в закордонному плаванні здійснюють суднозахід в межі акваторії морського порту з метою виконання пасажирських операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту, тис. GT;

$GT_{п\text{ інші}}$  – прогнозний показник сумарної валової місткості протягом відповідного року у прогнозованому періоді інших вантажних суден, що здійснюють перевантажувальні операції (враховуючи каравани, барже-буксирні склади, інші складені плавучі споруди, риболовні судна) та плавучих споруд, що в закордонному плаванні здійснюють суднозахід в межі акваторії морського порту з метою виконання вантажних операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту, тис. GT;

$GT_{п\text{ каботаж}}$  – прогнозний показник сумарної валової місткості протягом відповідного року у прогнозованому періоді вантажних суден будь-якої спеціалізації (враховуючи каравани, барже-буксирні склади, інші складені плавучі споруди), 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 здійснюють суднозахід в



межі акваторії морського порту з метою виконання вантажних та/або пасажирських операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту, тис. GT;

$GT_{n\ x}$  - прогнозний показник сумарної валової місткості протягом відповідного року у прогнозованому періоді суден, що здійснюють суднозахід в межах акваторії морського порту з метою виконання вантажних та/або пасажирських операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту та яким на момент розрахунку розмірів ставок портових зборів передбачено пільгові умови справляння або звільнення від портових зборів згідно із пунктом 13 глави I розділу II цієї Методики.

З метою розрахунку розмірів ставок корабельного збору, диференційованих за типом суден, прогнозні показники сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься корабельний збір протягом відповідного року у прогнозованому періоді, застосовуються відповідні коефіцієнти.

Загальний показник сумарної валової місткості суден відповідного періоду ( $GT_{n\ \text{кор}}$ ) протягом відповідного року у прогнозованому періоді визначається за формулою:

$$GT_{n\ \text{кор}} = k_{\text{балкер}} * GT_{n\ \text{балкер}} + k_{\text{танкер}} * GT_{n\ \text{танкер}} + 0,8 * k_{\text{контейнер}} * GT_{n\ \text{контейнер}} + k_{\text{ро-ро}} * GT_{n\ \text{ро-ро}} + k_{\text{пас}} * GT_{n\ \text{пас}} + k_{\text{інші}} * GT_{n\ \text{інші}} + k_{\text{каботаж}} * GT_{n\ \text{каботаж}} \quad (26),$$

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 у межах України рівні наступним чином за формулами 27 - 32 відповідно:

$$k_{\text{балкер}} = \frac{k_1}{k_1} \quad (27)$$

$$k_{\text{танкер}} = \frac{k_2}{k_1} \quad (28)$$

$$k_{\text{контейнер}} = \frac{k_3}{k_1} \quad (29)$$

$$k_{\text{ро-ро}} = \frac{k_4}{k_1} \quad (30)$$



$$k_{\text{пас}} = \frac{k_5}{k_1} \quad (31)$$

$$k_{\text{інші}} = \frac{k_6}{k_1} \quad (32)$$

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 газу, хімічних, нафтохімічних вантажів, сирої 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 та вантажів;

$k_6$  – коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції інших вантажних суден, що здійснюють перевантажувальні операції (враховуючи каравани, барже-буксирні склади, інші складені плавучі споруди, риболовні судна), 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:

$$k_n = \frac{\sum DW_n}{\sum GT_n} \quad (33),$$

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

$\sum GT_n$  – загальна (сумарна) валова місткість суден певного типу, що здійснюють закордонне плавання, які оброблено у морських портах за трирічний період, що передує року розробки ставок портових зборів.

Коефіцієнт  $k_{\text{каботаж}}$  встановлюється згідно з нормативно-правовими актами та застосовується до валової місткості суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу, без урахування коефіцієнтів  $k_{\text{балкер}}, k_{\text{танкер}}, k_{\text{контейнер}}, k_{\text{ро-ро}}, k_{\text{пас}}, k_{\text{інші}}$ .

2. Визначення прогнозного показника сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься каналний збір.

Прогнозний показник сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься каналний збір, для відповідного року у прогнозованому періоді ( $GT_n \text{ канал}$ ) визначається за формулою:

$$GT_{n \text{ канал}} = GT_n + GT_{n \text{ транзит}} + k_{\text{каботаж}} * GT_{n \text{ каботаж}} \quad (34),$$

де  $GT_n$  – прогнозний показник сумарної валової місткості для відповідного року у прогнозованому періоді, який розраховується за формулою по суднам, які проходять відповідним судноплавним каналом та входять та/або виходять до/із акваторії морського порту/морського терміналу у межах України, тис. GT;

$GT_{n \text{ транзит}}$  – прогнозний показник сумарної валової місткості для відповідного року у прогнозованому періоді для суден, що проходять транзитом відповідним судноплавним каналом, тис. GT.

Для БДЛК та ХМК сумарна валова місткість визначається наступним чином:



GT<sub>n (1-3)</sub> – по суднах, що проходять в один кінець протягом відповідного року у прогнозованому періоді по 1-3 колінах БДЛК до/з порту Очаків із позначенням меж буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 20 (№ 664 за кп 201), тис. GT;

GT<sub>n (1-5 та ХМК)</sub> – по суднах, що проходять в один кінець протягом відповідного року у прогнозованому періоді по 1-5 колінах БДЛК та ХМК до/з портів р. Дніпро із позначенням меж буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 47 (№ 730 за кп 201), та ХМК, тис. GT;

GT<sub>n (1-9)</sub> – по суднах, що проходять в один кінець 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 № 87 (№ 803 за кп 201), тис. GT;

GT<sub>n (1-11)</sub> – по суднах, що проходять в один кінець 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), тис. GT;

GT<sub>n (1-12)</sub> – по суднах, що проходять в один кінець протягом відповідного року у прогнозованому періоді по 1-12 колінах БДЛК до/з порту Миколаїв та інших морських терміналів (причалів), які знаходяться за 12 коліном БДЛК (ТОВ СП «Нібулон», Миколаївський річковий порт та інше) із позначенням меж буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 128 (№ 899 за кп 201), тис. GT.

Позначення меж наводяться у посібнику «Вогні і знаки Чорного та Азовського морів. Українське узбережжя», який видається державною установою «Держгідрографія».

Для КСК сумарна валова місткість визначається наступним чином:

GT<sub>n вант та пас порт канал</sub> – по суднах, що проходять КСК для проходу протягом відповідного року у прогнозованому періоді в/із морський(ого) порту Бердянськ, в/із морський(ого) порту Маріуполь, тис. GT;



$GT_n$  вант та пас порт канал – по суднах, що проходять КЄК протягом відповідного року у прогнозованому періоді для проходу в/із морський(ого) порту Керч, тис. GT;

$GT_n$  транзит канал – 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, тис. GT.

Для ГСХ прогнозний показник сумарної валової місткості по суднах, що протягом відповідного року у прогнозованому періоді рухаються каналом, визначається в цілому по усіх суднах, з яких справляється каналний збір за прохід каналом.

3. Визначення прогнозного показника сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься причальний збір.

Прогнозний показник сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься причальний збір у морському порту за одиницю часу (годину) протягом відповідного року у прогнозованому періоді ( $GT_n$  причал), має структуру за формулою:

$$GT_n \text{ причал} = \frac{(k_{1\text{борт}} * GT_n + 0,5 * k_{2\text{борт}} GT_n) * t_{\text{сер.}}}{24} \quad (35),$$

де  $GT_n$  – прогнозний показник сумарної валової місткості суден протягом відповідного року у прогнозованому періоді, який було розраховано за формулою (25), тис. GT;

$k_{1\text{борт}}$  – 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 тривалості часу використання причалу(ів) одним судном для здійснення вантажних та/або пасажирських операцій, годин. Визначається за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів.

4. Визначення прогнозного показника сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься санітарний збір.

Прогнозний показник сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься санітарний збір у морському порту протягом відповідного року у прогнозованому періоді ( $GT_{\text{п сан}}$ ), визначається за формулою:

$$GT_{\text{п сан}} = k_{\text{без устаткування}} * GT_{\text{п}} + 0,5 * k_{\text{устаткування}} * GT_{\text{п}} \quad (36),$$

де  $GT_{\text{п вантажні сан}}$  – прогнозний показник сумарної валової місткості суден, що здійснюють вантажні операції та буксири, що здійснюють буксирування барж для виконання вантажних операцій або інших плавучих споруд протягом відповідного року у прогнозованому періоді, який було розраховано за формулою (25), але без урахування сумарного  $GT_{\text{п пас}}$  та  $GT_{\text{п несамохідних плавзасобів}}$ , тис. GT;

$k_{\text{без устаткування}}$  – коефіцієнт, що характеризує питому вагу суден, які не обладнані природоохоронним устаткуванням - сепаратором для льоду, устаткуванням 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;

$k_{устаткування}$  – 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. Сума коефіцієнтів  $k_{без\ устаткування}$  та  $k_{устаткування}$  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.

5. Визначення прогностного показника сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься адміністративний збір.

Прогнозний показник сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься адміністративний збір протягом відповідного року у прогнозованому періоді ( $GT_{п адмін.}$ ), визначається за формулою 25, з урахуванням особливостей нарахування, визначених у пункту 1 розділу IV цієї Методики.



6. Визначення прогностного показника сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься маяковий збір.

Прогнозний показник сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься маяковий збір протягом відповідного року у прогнозованому періоді ( $GT_{п\ маяк}$ ), визначається за формулою 25, з урахуванням особливостей нарахування, визначених у пункті 1 розділу IV цієї Методики.

#### V. Визначення коефіцієнту рентабельності для розрахунку розмірів ставок портових зборів

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

$$K_p = 1 + \frac{A}{100} \quad (37),$$

де  $A$  – норматив рентабельності (інвестиційна складова частина), відсотки.

2. Норматив рентабельності (інвестиційна складова частина) встановлюється окремо для корабельного, каналного, причального, санітарного портового збору для кожного морського порту.

Норматив рентабельності (інвестиційна складова частина) для маякового збору встановлюється на єдиному рівні для усіх морських портів.

Для адміністративного збору норматив рентабельності (інвестиційна складова частина) не встановлюється.

Норматив рентабельності (інвестиційна складова частина) визначається з урахуванням плану капітальних інвестицій та є джерелом фінансування, як прибуток, що залишається у розпорядженні отримувачів портових зборів. Величина  $A$  визначається з урахуванням планів розвитку кожного морського порту та відповідних зобов'язань отримувачів портових зборів, фінансового та інвестиційного планів отримувачів портових зборів тощо. Відомості з відповідним обґрунтуванням надаються Міністерству інфраструктури України отримувачами портових зборів.

## 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.

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.

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 надати до Міністерства інфраструктури України необхідну інформацію.

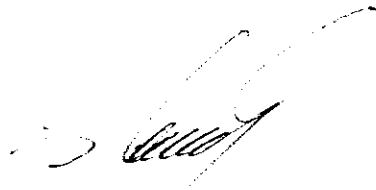
3. Посадові особи отримувача портових зборів несуть відповідальність за повноту та достовірність інформації та відомостей, на підставі яких здійснюється



розрахунок розміру ставок портових зборів, в установленому законодавством порядку.

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

Генеральний директор  
Директорату реформування  
морської та річкової галузі



Ярослав ІЛЯСЕВИЧ

**ЗАТВЕРДЖЕНО**

наказ Міністерства

інфраструктури України

\_\_\_\_\_ 2021 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:

2.1. За рахунок коштів від корабельного та канального портових зборів здійснюється організація та забезпечення безпеки судноплавства в акваторіях морських портів та на судноплавних каналах під час маневрування, проходження та стоянки суден наступним чином:

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

2) підтримання габаритів суднового ходу на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних (до початку фінансування таких робіт з Державного фонду внутрішніх водних шляхів у складі спеціального фонду Державного бюджету України відповідно до Закону України «Про внутрішній водний транспорт»);

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

4) проведення промірних робіт в акваторіях морських портів та на судноплавних каналах;

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.

2.2. За рахунок коштів від причального збору здійснюється організація безпечної стоянки суден біля причалів шляхом забезпечення обслуговування, ремонту та відновлення їх технічних і експлуатаційних характеристик протягом усього періоду експлуатації, а також контролю за дотриманням встановленого режиму експлуатації причальних споруд.

2.3. За рахунок коштів від маякового збору забезпечується 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.

2.4. За рахунок коштів від санітарного збору забезпечується охорона 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 не відоме джерело забруднення), очищення поверхні та дна акваторії морського порту, відповідно до вимог Конвенції щодо запобігання забрудненню моря скидами відходів й інших матеріалів (1972), Конвенції щодо запобігання забрудненню із суден, законодавства України про охорону навколишнього природного середовища.

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 середовища.

2.5. За рахунок коштів від адміністративного збору забезпечується організація та виконання функцій, пов'язаних з виконанням 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.

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

5. 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.

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

7. Відповідно до статті 22 Закону України «Про морські порти України» розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлюються національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, відповідно до Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах.

8. 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 з обміру 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 та інших складених плавучих споруд (далі – баржебуксирні склади) 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) або буксирування плавучих засобів (баржебуксирні склади, інші складені плавучі споруди);

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 судовласника, 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 (термінал/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 сирої 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, іншою складеною плавучою спорудою 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 або іншої складеної плавучої споруди (за винятком тих, що пов'язані із днопоглибленням, реконструкцією та будівництвом причалів), та/або забезпечення буксирування судна (за винятком суден, що буксируються на/після ремонт/ремонту на/з судноремонтні/судноремонтних підприємства/підприємств (бази/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; межі акваторії одного морського порту можуть включати відокремлені від основної акваторії ділянки та водні об'єкти (їх частини), які мають однаковий з основною акваторією правовий режим використання;

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 за 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 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/вихід в/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, інша складена плавуча споруда 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;

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, 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;

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;

каналний 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 у внутрішніх морських водах, територіальному морі, виключній (морській) економічній зоні України та судноплавства на внутрішніх водних шляхах України;

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 та плавучих споруд, що плавають під Державним Прапором України та іноземними прапорами.

Для цілей цього Порядку, з суден, що заходять для проведення вантажних та/або пасажирських 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, справляються портові збори.

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 частинами акваторії, включеними до меж відповідного морського порту, що супроводжується виходом/входом із/до однієї частини акваторії морського порту та виходом/входом до/з іншої частини акваторії одного й того ж морського порту, вважається переміщенням суден в межах акваторії одного морського порту. Таке переміщення суден в період перебування в морському порту не передбачає додаткового справляння корабельного, санітарного, адміністративного, маякового портових зборів.

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 округлюється наступним чином: до 0,5 доби приймається за 0,5 доби, а 0,5 доби і більше – за 1 добу.

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.

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 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, а за проходження судноплавного каналу в один кінець - шляхом попередньої оплати або безпосередньо на вході у канал.

Здійснення сплати причального портового збору дозволяється після завершення суднозаходу та виходу судна за межі акваторії морського порту за проміжок часу перебування у морському порту не більше трьох діб.

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. Із суден, які перебувають у межах морського порту понад 20 діб або звільнені від портових зборів згідно із пунктом 15 глави 1 розділу II цього Порядку, здавання забруднень на замовлення капітана судна (судновласника) здійснюється зі сплатою замовлених послуг та не за рахунок коштів від санітарного збору.

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 в акваторію морського порту, у тому числі з метою виконання вантажних операцій в цьому порту, суднозахід не може бути скасовано та портові збори справляються відповідно до пункту 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 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 орендуються державною установою, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства (за умов використання виключно для здійснення діяльності, що визначена законодавством метою утворення цієї установи);

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.

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

від справляння корабельного, санітарного, маякового та адміністративного портових зборів звільняються судна, що заходять до морського порту, внесеного до Реєстру морських портів України, з метою постановки на якір та 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 та 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;

від справляння каналного збору звільняються 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;

від справляння санітарного збору звільняються пасажирські судна, що мають пасажирське свідоцтво, та не відносяться до вантажопасажирських, а також несамохідні частини баржебуксирних складів та інших несамохідних плавучих засобів;

від справляння маякового збору звільняються вантажні та пасажирські судна змішаного плавання, річкові судна, буксири, баржи, ліхтери, що здійснюють суднозаходи до морських портів р. Дунай.

17. 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 судноплавства (за умов використання виключно для здійснення діяльності, що визначена законодавством метою утворення цієї установи).

18. 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

(пасажирів) та/або здійснюється буксирування судна (плавучої споруди) (крім суден, що буксируються на ремонт та з ремонту до/із судноремонтних підприємств України), портові збори справляються згідно із положеннями цього Порядку на загальних засадах.

19. 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.

20. 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.

21. 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;

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

### 3. Справляння канального 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 канального 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, канальний 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) канальний збір справляється за ставками, які встановлені у залежності від виду плавання, за прохід БДЛК – ставка БДЛК (1-12 коліна) та за

прохід ХМК – ставка канального 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 канального збору ( $S_x$ ) розраховується наступним чином:

$$S_x = (S_{(1-5 \text{ та ХМК})} - S_{(1-3)}) + (S_{\text{порт БДЛК}} - S_{(1-3)}),$$

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;

$S_{(1-3)}$  – ставка канального збору БДЛК (1-3 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, крім випадків, передбачених цим Порядком.

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 судноплавства, 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 морського порту.

4. Справляння санітарного збору з суден, які обладнані природоохоронним устаткуванням для безпечного поводження з всіма видами суднових відходів і забруднень та мають міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами, свідоцтво на судновий 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 судновий 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 підтриманням існуючих та відновленням паспортних габаритів підводних гідротехнічних споруд, які здійснюються балансоутримувачем (користувачем), 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 оренду майна, що використовується для підтримання існуючих та відновлення паспортних габаритів акваторії морського порту;

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, аварійно-рятувальних робіт, локалізації та ліквідації небезпечних подій та забруднень на акваторії морського порту та їх наслідків;

на очищення поверхні та дна акваторії морського порту, моніторингові дослідження стану акваторії морського порту, водолазне обстеження, виконання промірних робіт, пов'язаних з контролем, відновленням паспортних та



підтриманням існуючих габаритів гідротехнічних споруд та глибин акваторії морського порту, які виконуються балансоутримувачем (користувачем) акваторії морського порту;

на поточні, планові та аварійно-відновлювальні ремонтні роботи, пов'язані із утриманням гідротехнічних споруд (окрім причалів) у межах акваторії морського порту, що виконуються балансоутримувачем (користувачем) 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, проведення аварійно-рятувальних робіт, які виконуються балансоутримувачем (користувачем) акваторії морського порту;

на реалізацію проектів, що спрямовані на розвиток акваторії морського порту, нове будівництво, реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт об'єктів портової інфраструктури (крім проектів, реалізованих за рахунок інвестицій суб'єктів господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, здійснених у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України);

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, проведення аварійно-рятувальних робіт, локалізації та ліквідації небезпечних подій та 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, крім придбання підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та передаються у державну власність відповідно до порядку та умов, визначених Кабінетом Міністрів України;

на забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України;

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

на забезпечення координації здійснення господарських операцій, пов'язаних з постановкою флоту, завезенням/вивезенням вантажу в/з морського порту;

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;

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

## 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 проектів, спрямованих на нове будівництво, реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт причальних споруд, (крім проектів, реалізованих за рахунок інвестицій суб'єктів господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, здійснених у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України);

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, крім придбання підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та передаються у державну власність відповідно до порядку та умов, визначених Кабінетом Міністрів України;

на покриття витрат з плати за землю за земельні ділянки, розташовані під причальними спорудами;

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;

на компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України»



та передаються у державну власність у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України.

3. Кошти від канального збору використовуються:

на днопоглиблювальні роботи, пов'язані з підтриманням існуючих та відновленням паспортних габаритів гідротехнічних споруд, що здійснюються балансоутримувачем (користувачем) судноплавного каналу;

на підтримання габаритів суднового ходу на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних (до початку фінансування таких робіт з Державного фонду внутрішніх водних шляхів у складі спеціального фонду Державного бюджету України відповідно до Закону України «Про внутрішній водний транспорт»);

на оренду майна, що використовується для підтримання існуючих та відновлення паспортних габаритів судноплавного каналу;

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, водоплазних робіт тощо;

на здійснення промірних робіт, очищення судноплавних каналів від наносів, водоплазні обстеження, пов'язаних з контролем, відновленням та підтримкою паспортних габаритів означених каналів, які виконуються балансоутримувачем (користувачем) судноплавного каналу;

на поточні, планові та аварійно-відновлювальні ремонтні роботи, пов'язані із утриманням гідротехнічних споруд у межах судноплавних каналів, що виконуються балансоутримувачем (користувачем) судноплавного каналу;

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;

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 (до початку фінансування таких робіт з Державного фонду внутрішніх водних шляхів у складі спеціального фонду Державного бюджету України відповідно до Закону України «Про внутрішній водний транспорт»);

на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів, крім придбання підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та передаються у державну власність відповідно до порядку та умов, визначених Кабінетом Міністрів України;

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;

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

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

#### 4. Кошти від маякового збору використовуються:

на придбання, виготовлення, 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 судноплавства, та використовуються для виконання навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі, виключній (морській) економічній зоні України та судноплавства 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 судноплавства;

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

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 судноплавства, інші витрати, що не пов'язані з виробничою діяльністю, зокрема, забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу, сплату членських внесків у міжнародні організації, 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.

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 суднових забруднень до транспортної партії), що використовуються для прийняття з суден усіх видів забруднень, передбачених цим Порядком;

на оренду майна, що використовується для приймання нафтовміщуючих забруднюючих речовин, сміття, харчових відходів та інших забруднень, і їх транспортування до місць накопичення транспортної партії або безпечного поводження;

на поточний ремонт та технічне обслуговування основних засобів, із урахуванням транспортних засобів, у тому числі плавзасобів і спеціалізованих ємностей для збору та накопичення суднових 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, крім придбання, виготовлення об'єктів за рахунок інвестицій суб'єктів господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, здійснених у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;

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;

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

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 VI до Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню із суден 1973 року;

сміття згідно з додатком V до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї, MARPOL 73/78;

стічні води згідно з додатком IV до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї, MARPOL 73/78;

нафтовміщуючі забруднюючі речовини (окрім баласту) згідно з додатком I до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню із суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї, MARPOL 73/78;

шкідливі рідкі речовини згідно з додатком II до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї, MARPOL 73/78.

Здавання інших видів забруднень на замовлення капітана судна (судновласника) можливо зі сплатою замовлених послуг та не за рахунок коштів від санітарного збору.

6. Ставка якірного збору для кожного морського порту прийнята зі значенням на рівні нуль. Покриття витрат на утримання якірних стоянок у межах акваторії морського порту здійснюється за рахунок коштів від корабельного збору.

7. Кошти від портових зборів використовуються на відшкодування непрямих виробничих, загальновиробничих, адміністративних, інших операційних, фінансових витрат.

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, 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 відповідно до чинного законодавства.

8. 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.

9. Цільовим використанням коштів від портових зборів вважається здійснення попередньої оплати (авансу) постачальникам (виконавцям) товарів (робіт, послуг) на виконання цілей, що передбачені у цьому розділі. У такому разі при оприбуткуванні товарів (робіт, послуг) до цільового використання коштів від портових зборів відноситься тільки сума, що дорівнюватиме різниці між вартістю оприбуткованих товарів (робіт, послуг) та здійсненою попередньою оплатою.

#### **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 звітної 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 звітної 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 11 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 - 9 розділу III цього Порядку;

у графі 7 відображається сума здійсненої попередньої оплати (авансу) постачальникам (виконавцям) товарів (робіт, послуг), визначена згідно з пунктом 9 розділу III цього Порядку;

у графі 8 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 8 додатка 1 до цього

Порядку повинні відповідати показникам однойменних граф рядка 6 додатка 2 до цього Порядку;

у графі 9 показується результат за звітний період:  $(\text{гр.9} = \text{гр.5} - \text{гр.6} - \text{гр.7} - \text{гр.8})$ . Позитивний результат указується зі знаком «+», негативний – зі знаком «-»;

у графі 10 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 10 повинен дорівнювати нулю;

у графі 11 відображаються невикористані в періоді кошти, обчислені нарастаючим підсумком, за кожним портовим збором, розраховані таким чином:  $\text{гр.11} = \text{гр.3} + \text{гр.4} + \text{гр.9} + \text{гр.10}$ . Невикористані станом на кінець звітного періоду кошти, обчислені нарастаючим підсумком, відображаються зі знаком «+», нестача коштів – зі знаком «-».

7. «Звіт про цільове використання коштів від портових зборів» (додаток 2) складається нарастаючим 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;

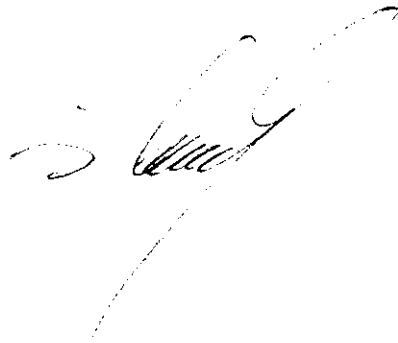
у рядку 3 відображаються загальновиробничі, адміністративні та інші операційні витрати, які розподіляються між декількома видами портових зборів згідно з пунктом 7 розділу III цього Порядку;

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 графи 8 додатку 1 до цього Порядку.

Генеральний директор  
Директорату реформування  
морської та річкової галузі



Ярослав ІЛЯСЕВИЧ



Додаток 1  
до Порядку справляння, обліку та використання  
коштів від портових зборів, крім використання  
коштів від сплати адміністративного збору

Підприємство \_\_\_\_\_  
Орган управління \_\_\_\_\_

**Звіт про нарахування та використання коштів від портових зборів**  
за \_\_\_\_\_ (звітний період)

| тис. грн.                 |                |                                                        |                                                            |                                                |                                                 |                                                                                              |                                                                                                      |                                   |                                           |                                                    |
|---------------------------|----------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Вид<br>портового<br>збору | №<br>ряд<br>ка | Залишок<br>коштів на<br>початок<br>звітного<br>періоду | Коригування<br>залишку<br>коштів від<br>портових<br>зборів | Нараховано<br>коштів від<br>портових<br>зборів | Використано<br>коштів від<br>портових<br>зборів | Сума<br>здійсненої<br>попередньої<br>оплати<br>(авансу) за<br>товари<br>(роботи,<br>послуги) | Розрахункова<br>величина<br>податку на<br>прибуток, інші<br>відрахування<br>до Державного<br>бюджету | Результат за<br>звітний<br>період | Покриття<br>нестачі<br>портових<br>зборів | Залишок<br>коштів на<br>кінець звітного<br>періоду |
| 1                         | 2              | 3                                                      | 4                                                          | 5                                              | 6                                               | 7                                                                                            | 8                                                                                                    | 9 = (5-6-7-8)                     | 10                                        | 11=(3+4+9+10)                                      |
| Корабельний               | 1              |                                                        |                                                            |                                                |                                                 |                                                                                              |                                                                                                      |                                   |                                           |                                                    |
| Причальний                | 2              |                                                        |                                                            |                                                |                                                 |                                                                                              |                                                                                                      |                                   |                                           |                                                    |
| Канальний                 | 3              |                                                        |                                                            |                                                |                                                 |                                                                                              |                                                                                                      |                                   |                                           |                                                    |
| Маяковий                  | 4              |                                                        |                                                            |                                                |                                                 |                                                                                              |                                                                                                      |                                   |                                           |                                                    |
| Санітарний                | 5              |                                                        |                                                            |                                                |                                                 |                                                                                              |                                                                                                      |                                   |                                           |                                                    |
| Якірний                   | 6              | -                                                      | -                                                          | -                                              | -                                               |                                                                                              | -                                                                                                    | -                                 | -                                         | -                                                  |
| Разом                     | 7              |                                                        |                                                            |                                                |                                                 |                                                                                              |                                                                                                      |                                   |                                           |                                                    |

Керівник

Головний бухгалтер

Додаток 2  
до Порядку справляння, обліку та використання  
коштів від портових зборів, крім використання  
коштів від адміністративного збору

Підприємство \_\_\_\_\_  
Орган управління \_\_\_\_\_

**Звіт про цільове використання коштів від портових зборів**  
за \_\_\_\_\_ (звітний період)

| Стаття витрат                                                                                                                                                               | №<br>рядка | Вид портового збору |            |           |          |            |         |        | тис. грн. |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------------|------------|-----------|----------|------------|---------|--------|-----------|
|                                                                                                                                                                             |            | 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          |                     |            |           |          |            | -       |        |           |
| <b>Разом</b>                                                                                                                                                                | <b>7</b>   |                     |            |           |          |            | -       |        |           |

Керівник

Головний бухгалтер