ЗАТВЕРДЖЕНО

наказ Міністерства інфраструктури

України

від\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2020 р. №\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**МЕТОДИКА**

**розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах**

І. 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) або кількості одиниць суден), 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 величина валової місткості кожного самохідного або несамохідного плавучого засобу підлягає округленню окремо у такому ж порядку;

норматив рентабельності – рівень прибутковості, виражений у відсотках, який включається до складу ставок портових зборів і забезпечує покриття витрат на нове будівництво, реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт об’єктів портової інфраструктури та судноплавних каналів, у тому числі на компенсацію інвестицій, податок на прибуток та частину чистого прибутку (доходу), що підлягає відрахуванню до Державного бюджету відповідно до законодавства;

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

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

ставка портового збору – плата, яка справляється за одиницю валової місткості судна або одиницю плавучого засобу на користь отримувача портових зборів для утворення джерела покриття планових операційних витрат, а також планових капітальних інвестицій (нове будівництво, реконструкція, технічне переоснащення, капітальний ремонт основних засобів) 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 державними морськими портами (терміналами/пунктами) та портами (терміналами/пунктами) інших держав чи районів рибного промислу, у тому числі здійснення переходів у баласті до/після виконання цих операцій, вихід/вхід до нейтральних вод до/після вантажних операцій, а також риболовне судно, яке здійснює господарську діяльність поза межами внутрішніх вод України;

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

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

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

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

~~судноплавний канал – канал, який призначений для руху суден до/з кількох морських портів та/або терміналів, розташованих як у межах території України, так і поза її межами.~~

Інші терміни вживаються у значеннях, наведених в Законах України «Про морські порти України», Кодексі торговельного мореплавства України, Бюджетному кодексі України, Митному кодексі України, Податковому кодексі України, інших нормативно-правових актах.

II. Розрахунок розмірів ставок портових зборів

1. Загальні положення

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

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

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

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

5. Ставки канального збору визначаються для кожного судноплавного каналу.

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

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

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

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

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

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

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

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

розрахунок витрат, що включаються до ставки;

розрахунок бази нарахування портових зборів;

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

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

1) для корабельного – планових операційних витрат на утримання портової інфраструктури з урахуванням частки коштів від корабельного збору на фінансування заходів із забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України;

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

3) для канального – планових операційних витрат, пов’язаних з утриманням судноплавних каналів, а також витрат із підтримання габаритів суднового ходу на внутрішніх водних шляхах;

4) для причального – планових операційних витрат на утримання причалів;

5) для адміністративного – витрат на виконання Україною зобов’язань за дотриманням законодавства і правил мореплавства, міжнародних договорів України щодо мореплавства, згода на обов’язковість яких надана Верховною Радою України, виконання інших завдань відповідно до міжнародних зобов’язань, покладених на підприємства морської галузі, а також торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості), операційних витрат науково-дослідних підприємств морського та річкового транспорту, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України;

6) для санітарного – планових операційних витрат на утримання, обслуговування очисних споруд адміністрації морського порту, машин і механізмів, що забезпечують перевантаження твердих нафтопродуктів, 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, промивних вод та залишків вантажу);

7) для якірного – операційних витрат якірних стоянок із включенням таких витрат у повному обсязі до витрат для розрахунку корабельного збору;

8) для корабельного, канального, санітарного, маякового та причального зборів – витрат на нове будівництво, реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт об’єктів портової інфраструктури, судноплавних каналів здійснюються за рахунок нормативу рентабельності.

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

2. Розрахунок розміру ставки корабельного збору.

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

1) для суден типу балкер, враховуючи комбіновані судна для перевезення сухих та наливних вантажів типу нафторудовози ( :

де - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів та/або пасажирів і розраховується за формулою 39 цієї Методики;

R n кор – витрати кожного року у межах прогнозованого періоду, які розраховуються за формулою 30 цієї Методики, грн;

GTn кор – загальний показник сумарного грос-тоннажу суден у прогнозованому періоді для корабельного портового збору, який розраховується за формулою 38 цієї Методики;

– офіційний курс дол. США на дату проведення розрахунків, грн/дол.США;

Кр кораб - коефіцієнт рентабельності, що враховує норматив рентабельності у складі корабельного портового збору та розраховується за формулою 51 цієї Методики;

n – порядковий номер року;

i – кількість років у прогнозованому періоді.

2) для суден типу танкер для перевезення будь-яких вантажів наливом, у тому числі суден для скрапленого газу, хімічних, нафтохімічних вантажів, сирої нафти, нафтопродуктів, наливних харчових вантажів рослинного та тваринного походження :

де - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів та/або пасажирів і розраховується за формулою 40 цієї Методики;

3) для суден типу контейнеровоз, у тому числі суден, переобладнаних для перевезення контейнерів, та суден, що спроектовані для перевезення контейнерів та здійснюють у морському порту вантажні операції виключно з навантаження та/або розвантаження контейнерів ():

де - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів та/або пасажирів і розраховується за формулою 41 цієї Методики;

4) для будь-яких суден із горизонтальним способом виконання перевантажувальних робіт, у тому числі накатних вантажних суден; накатних вантажопасажирських суден; поромів; ліхтеровозів, худобовозів (:

де - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів та/або пасажирів і розраховується за формулою 42 цієї Методики;

5) для пасажирських суден, що мають пасажирське свідоцтво та не відносяться до вантажопасажирських (:

де - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів та/або пасажирів і розраховується за формулою 43 цієї Методики;

6) для інших вантажних суден, враховуючи каравани, барже-буксирні склади, риболовні судна, що здійснюють перевантажувальні операції, та для плавучих засобів (:

де - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів та/або пасажирів і розраховується за формулою 44 цієї Методики;

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

де – коефіцієнт, який встановлюється згідно з нормативно-правовими актами та застосовується до грос-тоннажу суден або до показника кількості одиниць суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу, без урахування коефіцієнтів kбалкер, kтанкер, kконтейнер, kро-ро, kпас, kінші, з метою встановлення ставок портових зборів для суден у каботажному плаванні на рівні нижчому, ніж ставки портових зборів для суден у закордонному плаванні.

2. Для морських портів Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ, а також для нових морських портів України, які можуть бути розташовані у гирлі та на р. Дунай (далі – морські порти р. Дунай), при формуванні ставок корабельного збору враховуються особливості судноплавства по р. Дунай, а саме:

здійснення судноплавства по р. Дунай морських суден, валова місткість яких вказана в суднових документах відповідно до Міжнародної конвенції про обмірювання суден 1969 року;

здійснення судноплавства по р. Дунай суден та плавучих засобів, валова місткість яких не вказана в суднових документах.

Ставки корабельного збору для морських суден, що здійснюють суднозаходи до морських портів р. Дунай, розраховуються згідно з формулами 1–7, із застосуванням показника R n Дунай море , що визначається за формулою:

деkДунай море – коефіцієнт, що характеризує питому вагу вантажів, які транспортуються морськими суднами через морські порти р. Дунай, у сумарному вантажообігу цих морських портів, та визначається за показниками за трирічний період, що передує року розрахунку ставок портових зборів за такою формулою:

де ∑qn – сумарний обсяг вантажів, які перевозились морськими суднами через морський порт р. Дунай за трирічний період, що передує року розрахунку ставок портових зборів, тис. т;

∑Qn – сумарний вантажообіг морських портів р. Дунай за трирічний період, що передує року розрахунку ставок портових зборів, тис. т.

Для розрахунку ставок корабельного збору для нового морського порту України, розташованого у гирлі та на р. Дунай, який у прогнозований період вводиться в експлуатацію, застосовується значення kДунай море, розраховане за показниками роботи усіх відкритих в Україні морських портів р. Дунай за формулою 9, за трирічний період, що передує року розрахунку ставок портових зборів.

3. Ставки корабельного збору для вантажних суден (крім морських суден) буксирів, барж, ліхтерів, суден змішаного плавання та річкових суден, а також пасажирських суден, що здійснюють суднозаходи до морських портів, розташованих на р. Дунай , розраховуються за такою формулою:

де Nn кораб – загальні прогнозні показники кількості (одиниць) суден (крім морських суден), з яких справлятиметься корабельний збір за одиницю у прогнозованому періоді, які визначаються за формулою 46 цієї Методики;

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 Rканал між суднами, що рухаються БДЛК та ХМК до морських портів, здійснюється із застосуванням відповідних коефіцієнтів k(1-4), k(1-5 таХМК), k(1-9), k(1-11), k(1-12), які визначаються за такими формулами:

де GTn(1-4)канал , GTn(1-5таХМК)канал, GTn(1-9)канал , GTn(1-11)канал , GTn(1-12)канал – прогнозований грос-тоннаж, з якого справлятиметься канальний збір за проходження каналами БДЛК та ХМК на визначену дистанцію (коліна) у прогнозованому періоді та розраховуються за формулою 47;

L(1-4) – загальнa довжина колін (1-4), які проходять судна згідно з паспортом БДЛК, м;

L(1-5таХМК) – загальнa довжина колін (1-5) та каналу ХМК, які проходять судна згідно з паспортом БДЛК та ХМК, м;

L(1-9) – загальнa довжина колін (1-9), які проходять судна згідно з паспортом БДЛК, м;

L(1-11) – загальнa довжина колін (1-11), які проходять судна згідно з паспортом БДЛК, м;

L(1-12) – загальнa довжина колін (1-12), які проходять судна згідно з паспортом БДЛК, м.

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

1) 1-4 коліна БДЛК:

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

3) 1-9 коліна БДЛК:

4) 1-11 коліна БДЛК:

5) 1-12 коліна БДЛК:

де – це витрати по каналам БДЛК, ХМК, які визначаються за формулою 31, але з урахуванням витрат лише для канального збору, грн.;

– це коефіцієнт рентабельності, визначений з використанням формули 51.

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

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

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

Sпорт БДЛК – ставка канального збору, визначена для суден, що здійснюють переміщення до/з морського порту/терміналу призначення, розташованого в межах БДЛК, дол.США.

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

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

– витрати по каналам, які визначаються за формулою 32, але з урахуванням витрат лише по каналу Дунай – Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре), грн;

- прогнозований грос-тоннаж, з якого справлятиметься канальний збір за проходження каналом Дунай – Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре), розраховується за формулою 47.

5. Розрахунок 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.

Для розрахунку ставок канального збору за проходження БДЛК, ХМК, ГСХ, КЄК загальні витрати Rn БДЛК,ХМК, Rn ГСХ, Rn КЄК визначаються за формулою 47 відповідно до пункту 2 глави 2 розділу III цієї Методики. Коефіцієнт рентабельності Кр канал, що визначає норматив рентабельності для канального портового збору та розраховується за формулою 51 цієї Методики.

4. Розрахунок розміру ставки причального збору

1. Розрахунок розміру ставки причального зборуздійснюється за такою формулою:

де Rn причал – витрати, які покриваються причальним збором у прогнозованому періоді та визначається за формулою 33 цієї Методики, грн;

GTn причал – показник сумарного грос-тоннажу суден, з яких справлятиметься причальний збір за одиницю часу (добу) у прогнозованому періоді, визначається за формулою 48 цієї Методики.

Кр причал - коефіціент рентабельності, що визначає норматив рентабельності для причального портового збору та розраховується за формулою 51 цієї Методики.

2. Розрахунок ставки причального збору для суден, які здійснюють суднозаходи до морських портів р. Дунай, здійснюється за такою формулою:

де k Дунай море – коефіцієнт, що визначається за формулою 9 цієї Методики.

Розмір ставки причального збору для вантажних суден (крім морських суден), буксирів, барж, ліхтерів, суден змішаного плавання та річкових суден, а також пасажирських суден, що здійснюють суднозаходи до морських портів р. Дунай, розраховуються за такою формулою:

де Nn причал – прогнозована кількість одиниць вантажних суден (крім морських суден), буксирів, барж, ліхтерів, суден змішаного плавання та річкових суден, а також пасажирських суден, що здійснюють суднозаходи до морських портів, розташованих у гирлі та на р. Дунай, визначається за формулою 49 цієї Методики.

5. Розрахунок розміру ставки санітарного збору

Розрахунок розміру ставки санітарного збору здійснюється за такою формулою:

де Rn сан. –витрати, які покриваються санітарним збором у прогнозованому періоді та визначаються за формулою 34 цієї Методики, грн;

GTn сан. – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься санітарний збір у морському порту за одиницю часу (добу), визначається за формулою 50 цієї Методики;

Кр сан - коефіціент рентабельності, що визначає норматив рентабельності для санітарного портового збору та розраховується за формулою 51 цієї Методики.

6. Розрахунок ставки адміністративного збору

Розрахунок розміру ставки адміністративного збору ( здійснюється за такою формулою:

де Rn адмін – загальні витрати, які покриваються адміністративним збором у прогнозованому періоді, та визначені за формулою 35 цієї Методики, грн;

GTn адмін – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься адміністративний збір, визначається за формулою 37 цієї Методики.

7. Розрахунок розміру ставки маякового збору

Розрахунок ставки маякового збору здійснюється за такою формулою:

де Rn маяк. – витрати, які покриваються маяковим збором у прогнозованому періоді та визначаються за формулою 37 цієї Методики, грн;

GTn маяк. – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься маяковий збір, визначається за формулою 37 цієї Методики;

Кр маяк - коефіцієнт рентабельності, що визначає норматив рентабельності для маякового портового збору та розраховується за формулою 51 цієї Методики.

III. Розрахунок витрат, що включаються до ставок портових зборів

1. Загальні підходи

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

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

1) гідротехнічних споруд морського порту:

[Правила технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1191-05/page#n16), затверджені наказом Мінтрансзв’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) судна 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](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU73027.html);

КНД 31.2.002.01-96 «Правила технічної експлуатації морських та річкових суден. Загальні вимоги до технічної експлуатації суднових 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 радакції наказу Мінінфраструктури від 22 грудян 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. В планові операційні витрати включаються прямі витрати отримувачів портових зборів, які пов’язані з утриманням портової інфраструктури, судноплавних каналів, та непрямі витрати отримувачів портових зборів, у т.ч. виробничі, загальновиробничі, адміністративні, інші операційні, фінансові витрати, податок на прибуток та витрат за рахунок прибутку.

Непрямі витрати отримувачів портових зборів включають:

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

витрати на консалтингові та страхові послуги;

витрати на охорону праці;

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

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

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

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

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

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

6. Розрахунок частки коштів портового збору (Rn і-го збору.непрямі), яка використовується на покриття непрямих витрат у кожному році здійснюється за такою формулою:

де Kі непр – коефіцієнт, що визначає розподіл непрямих витрат за видами портових зборів, що визначається згідно з пунктом 5 глави 1 цього розділу Методики;

Rn непр – частка непрямих витрат, що покривається за рахунок портових зборів, визначається згідно із пунктом 3 глави 1 цього розділу Методики, тис.грн.

2. Розрахунок витрат для визначення ставок

портових зборів

1. Розрахунок витрат для визначення ставки корабельного збору здійснюється для кожного окремого періоду n-го календарного року у прогнозованому періоді (Rn кор) морського порту:

де Rn кор днопогл. – витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді на роботи з експлуатаційного днопоглиблювальння, пов’язані з підтриманням паспортних глибин у акваторії морського порту (із урахуванням витрат на утримання якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту) у році, що передує прогнозованому періоду, тис.грн;

Rnкор відновлення – витрати на проведення експлуатаційних днопоглиблювальних робіт, пов’язані з досягненням габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд акваторії морського порту (з урахуванням якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту), тис.грн;

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

Rn кор амор – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді по гідротехнічних спорудах, розташованих 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 вищеозначених 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;

Rn кор обстеження – витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді на промірні роботи, водолазне обстеження, пов’язані з контролем, відновленням та підтримкою габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд (акваторії морського порту, із урахуванням витрат на утримання якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту), тис.грн;

Rn кор документи – витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді на отримання дозвільних документів, передбачених законодавством, проектно-вишукувальні роботи, конструкторські роботи, покриття витрат згідно з вимогами природоохоронного законодавства, компенсацію до бюджету витрат, пов’язаних з нанесенням збитків водному середовищу і біоресурсам при здійсненні днопоглиблювальних робіт, тис.грн;

Rn кор суднопідйом – витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періодіна роботи, пов’язані із виявленням, обстеженням, підйомом та транспортуванням за межі акваторії морського порту об’єктів, які були затоплені, втрачені, скинуті у межах акваторії морського порту (із урахуванням якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту), а також на інші заходи, пов’язані з підняттям майна, що затонуло у межах акваторії морського порту, тис.грн;

Rn кор ремонт – витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді на поточні, планові та аварійно-відновлювальні та капітальні ремонтні роботи, пов’язані із утриманням гідротехнічних споруд (окрім причалів) у межах акваторії морського порту; суден та плавзасобів, які використовуються для експлуатаційного днопоглиблення, пов’язаного з підтриманням глибин та/або досягненням габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд акваторії морського порту (із урахуванням якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту), а також очищення поверхні та дна акваторії, здійсненням промірних, водолазних, суднопідйомних робіт у межах відповідної акваторії морського порту, локалізації та ліквідації розливів забруднюючих речовин в акваторії морського порту та їх наслідків, а також для виконання функцій забезпечення здійснення діяльності таких суден та плавзасобів. Витрати на капітальний ремонт об’єктів основних засобів визнаються витратами звітного періоду, якщо вони не приводять до збільшення очікуваних майбутніх вигод від об’єкта основних засобів, тис.грн;

Rn кор інші – витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді на покриття витрат на утримання персоналу, що бере участь у проведенні експлуатаційного днопоглиблення, та робіт, що спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства, локалізації та ліквідації розливів забруднюючих речовин на акваторії морського порту та їх наслідків, а також здійснює технічний нагляд за станом і режимом експлуатації акваторії морського порту (із урахуванням якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту) та інших необоротних активів, що використовуються на зазначені в цьому підпункті цілі, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу; витрати на охорону об’єктів портової інфраструктури та забезпечення пожежної безпеки; витрати на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних активів та нематеріальних активів, тис.грн;

Rn кор непрямі – частка коштів корабельного збору, яка протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періодівикористовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році. Розраховується за формулою (29) , тис.грн;

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

2. Витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді (Rn кан) розраховуються для БДЛК та ХМК; ГСХ; КЄК за формулою:

де Rn кан днопогл.– витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді на роботи з експлуатаційного днопоглиблення, пов’язані з підтриманням паспортних глибин, у обсязі, що визначається відповідно до режиму замулювання, визначеного у паспортах судноплавних каналів, тис.грн;

Rn кан відновлення –витрати на проведення експлуатаційного днопоглиблення, пов’язані з досягненням габаритів, встановлених паспортами судноплавних каналів, тис.грн;

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

Rn кан амор – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді по об’єктах, що є гідротехнічними спорудами у межах судноплавних каналів; сума амортизації суден та плавучих засобів, які перебувають на балансі власника (балансоутримувача) судноплавних каналів та які використовуються для експлуатаційного днопоглиблення, пов’язаного з підтриманням глибин та/або досягненням габаритів, встановлених паспортом судноплавного каналу, у тому числі для здійснення днопоглиблювальних, промірних, водолазних робіт, а також з метою здійснення навігаційного забезпечення на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних; сума амортизаційних відрахувань по інших об’єктах основних засобів та інших необоротних матеріальних активів, які використовуються для вищеозначених 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;

Rn кан обстеження – витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді на промірні роботи, водолазне обстеження, пов’язані з контролем, відновленням та підтримкою габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд судноплавних каналів, а також на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних, тис.грн;

Rn кан документи – витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді, пов’язаних з отриманням дозвільних документів, передбачених законодавством, проектно-вишукувальні роботи, конструкторські роботи, покриттям витрат згідно з вимогами природоохоронного законодавства, компенсацією до бюджету витрат, пов’язаних з нанесенням збитків водному середовищу і біоресурсам під час виконання днопоглиблювальних робіт на судноплавних шляхах загальнодержавного значення і каналах, внутрішніх водних річкових шляхах, тис.грн;

Rn кан ремонт – витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді на поточні, планові та аварійно-відновлювальні роботи та капітальний ремонт, пов’язані із утриманням об’єктів, що є гідротехнічними спорудами у межах судноплавних каналів та сума витрат на ремонт суден та плавучих засобів, які перебувають на балансі власника (балансоутримувача) судноплавних каналів та які використовуються для експлуатаційного днопоглиблення, пов’язаного з підтриманням глибин та/або досягненням габаритів, встановлених паспортом судноплавного каналу, у тому числі для здійснення днопоглиблювальних, промірних, водолазних робіт, а також з метою здійснення навігаційного забезпечення на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних. Витрати на капітальний ремонт об’єктів основних засобів визнаються витратами звітного періоду, якщо вони не приводять до збільшення очікуваних майбутніх вигод від об’єкта основних засобів, тис.грн;

Rn кан інші – витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді на утримання персоналу, що бере участь у проведенні днопоглиблювальних робіт та робіт, що спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства, а також персоналу, що бере участь у проведенні робіт і здійснює технічний нагляд за станом і режимом експлуатації судноплавних каналів, та інших необоротних активів, що використовуються на зазначені в цьому підпункті цілі, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу; витрати на утримання, обслуговування і забезпечення функціонування річкової інформаційної служби; витрати на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних активів та нематеріальних активів, тис.грн;

Rn кан непрямі – частка коштів канального збору, яка протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді використовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році, тис.грн. Розраховується за формулою 29;

Кn ВВШ – коефіцієнт, що відображає частку коштів канального збору, яка використовується на покриття витрат протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді, пов’язаних із виконанням робіт на річкових внутрішніх водних шляхах. Використовується при здійсненні розрахунку ставок канального збору для БДЛК та ХМК та визначається для кожного року за формулою:

де Rn БДЛК –витрати по БДЛК протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді, що розраховуються за формулою (31), тис.грн;

Rn ХМК – витрати по ХМК протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді, що розраховуються за формулою (31), тис.грн;

Rn ВВШ –витрати по річковим внутрішнім водним шляхам протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді, тис.грн.

3. Витрати для визначення ставки причального збору протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді (Rn причал) розраховуються за формулою:

де Rn причал обслуговування – витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді на утримання та технічне обслуговування причалів у межах їх паспортних характеристик, враховуючи контрольно-інспекторське, геодезичне, водолазне обстеження причалів, підводно-технічні роботи, тис.грн;

Rn причал ремонт – витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді на поточний, капітальний ремонт причалів у межах їх паспортних характеристик. Витрати на капітальний ремонт об’єктів основних засобів визнаються витратами звітного періоду, якщо вони не приводять до збільшення очікуваних майбутніх вигод від об’єкта основних засобів, тис.грн;

Rn причал амор – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного n-го календарного 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;

Rn причал документи – витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді на проектно-вишукувальні роботи, розробка проектної документації, отримання висновків, відповідних дозвілних документів, документів класифікаційного товариства, у тому числі при аваріях, тис.грн;

Rn причал інші – інші витратипротягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді, пов’язані із підтриманням паспортних характеристик причалів, у тому числі утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт та здійснює технічний нагляд за станом і режимом експлуатації причалів та інших необоротних активів, що використовуються на зазначені в цьому підпункті цілі, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу;витрати на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних активів та нематеріальних активів, тис.грн;

Rn причал непрямі – частка коштів причального збору, яка використовується на покриття витрат непрямого характеру n-го календарного року у прогнозованому періоді, тис.грн. Розраховується за формулою 29.

Для розрахунку за формулою 23 розміру ставки причального збору прогнозні витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді розраховуються за формулою 33 по усіх причалах, які перебувають на балансі балансоутримувача (користувача) акваторії морського порту та інших причалах у межах акваторії морського порту, незалежно від форми власності та відомчої належності.

4. Витрати для визначення ставки санітарного збору протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді(Rn саніт) розраховуються за формулою:

де – витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді на утримання та обслуговування очисних споруд адміністрації морського порту, машин і механізмів, що забезпечують перевантаження твердих нафтопродуктів, 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 із суден усіх видів забруднень (крім баластних вод), тис.грн;

Rn саніт ремонт. – витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періодіна поточний, капітальний 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 із суден усіх видів забруднень (крім баластних вод). Витрати на капітальний ремонт об’єктів основних засобів визнаються витратами звітного періоду, якщо вони не приводять до збільшення очікуваних майбутніх вигод від об’єкта основних засобів, тис.грн;

Rn саніт здавання – витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді на безпосереднє здавання забруднень підприємствам, що здійснюють подальше безпечне поводження з ними; витрати на інші послуги суб’єктів господарювання, пов’язані із прийняттям забруднень із суден, тис.грн;

Rn саніт амор – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періодіпо 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;

Rn саніт документи – витрати протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періодіна проектно-вишукувальні роботи, розробку проектної документації, отримання дозвільних документів, документів класифікаційного товариства, у тому числі при аварійних подіях, тис.грн;

Rn саніт інші – інші витратипротягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді, пов’язані із підтриманням у належному стані, у тому числі утримання персоналу, до посадових обов’язків якого відноситься реалізація вимог конвенції МАРПОЛ 73/78 та вимог природоохоронного законодавства та інших необоротних активів, що використовуються на зазначені в цьому підпункті цілі, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу; витрати на придбання, виготовлення основних засобів, інших необоротних матеріальних активів та нематеріальних активів, тис.грн;

Rn саніт непрямі – частка коштів санітарного збору, яка протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді використовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році, тис.грн.

У цій Методиці під усіма видами забруднень та відходами з суден, які приймаються у морських портах України за рахунок санітарного збору, розуміються 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 VІ до [Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню із суден 1973 року;](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU73027.html)

сміття згідно з додатком V до [Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню із суден 1973 року;](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU73027.html)

стічні води згідно з додатком IV до [Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню із суден 1973 року;](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU73027.html)

шкідливі рідки речовини, згідно з додатком IІ до [Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню із суден 1973 року;](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU73027.html)

нафтові залишки та нафтовмісні води (крім баластних вод) згідно з додатком І до [Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню із суден 1973 року.](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU73027.html)

5. Витрати для визначення ставки адміністративного збору протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді (Rn адмін) розраховуються за формулою:

де Rn адмін внески – сплата протягом відповідного n-го календарного 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), інших міжнародних організацій у сфері судноплавства), тис.грн;

Rn адмін міжнародні договори – видатки протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періодіна організацію виконання вимог міжнародних договорів України у сфері судноплавства, зокрема розробку відповідних нормативно-правових актів, організацію та виконання функцій, які випливають із зобов’язань, взятих Україною за такими договорами, підготовку до укладення, ратифікації, затвердження, прийняття або приєднання до міжнародних договорів у сфері судноплавства, тис.грн;

Rn адмін морад – видатки протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді, пов’язані з утриманням центрального органу виконавчої влади, який реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) із урахуванням витрат на утримання персоналу, що бере участь у розробці відповідних законодавчих актів, організації та виконанні функцій, які випливають із зобов’язань, взятих Україною за міжнародними договорами України у сфері судноплавства, підготовку до укладення, ратифікації, затвердження, прийняття або приєднання до міжнародних договорів у сфері судноплавства, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій та підвищення професійного рівня цього персоналу, тис.грн.

Rn адмін наука  –витрати наукових закладів, що належать до сфери управління Мінінфраструктури у тому числі на утримання державних підприємств, які забезпечують розробку нормативно-правових актів, нормативних документів, проектно-вишукувальної документації, надання висновків, а також проведення науково-дослідницької роботи, конструкторської роботи та методологічних досліджень та робіт, пов’язаних з розробкою основних напрямків функціонування та розвитку морського та річкового транспорту, тис.грн.

6. Витрати для визначення ставки маякового збору протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді(Rn маяк) розраховуються за формулою:

де Rn маяк амор– сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періодіпо основних засобах, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активах, що використовуються для виконання навігаційно-гідрографічного забезпечення у територіальному морі, на внутрішніх водних шляхах України та перебувають на балансі державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства; забезпечує формування джерела покриття витрат на відновлення, у тому числі і на заходи з відновлення існуючих об’єктів у випадку потреби витрат, що виникають внаслідок непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварійного випадку тощо), тис.грн;

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

Rn маяк дослід – сума витрат протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періодіна розробку (створення) картографічної продукції та дослідження та розробки, пов’язані з навігаційно-гідрографічним забезпеченням, тис.грн;

Rn маяк адмін  – сума загальновиробничих та адміністративних витрат протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді, що направлені на обслуговування та управління державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства;

Rn маяк інф – сума витрат протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періодіна інформаційне-технічне забезпечення та утримання підрозділів, що виконують функції з контрою за повнотою сплати збору, тис.грн;

Rn маяк інші - сума витрат протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді, що не пов’язані з виробничою діяльністю, у тому числі витрат на забезпечення соціальних гарантій працівників відповідно до укладеного Колективного договору між адміністрацією підприємства та профспілковою організацією, сплата членських внесків, членом яких є установа за умови, що такі внески не включено до ставки адміністративного збору, витрати, пов’язані з демонтажем, розбиранням та утилізацією основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів, тис.грн;

Витрати 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 ІІ цієї Методики та наступних особливостей визначення бази нарахування портових зборів.

Корабельний, канальний за проходження судноплавними каналами, санітарний, маяковий та адміністративний портові збори не справляються з таких суден та плавучих засобів незалежно від прапора:

військових кораблів України, військових кораблів інших країн, враховуючи кораблі прикордонної охорони;

госпітальних суден (за умов використання виключно за спеціалізацією);

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

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

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

риболовних суден, що не виконують будь-які вантажні операції;

судна, плавучі засоби, що належать та/або орендуються підприємством - користувачем акваторії морського порту, та використовуються для здійснення діяльності, що визначена законодавством з метою утворення цього підприємства;

судна, баржебуксирні склади, плавучі засоби, 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 (баржебуксирного складу, плавучого засобу) 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 (баржебуксирного складу, плавучого засобу) та/або вантажу;

судна (плавучі засоби), що заходять до морського порту, внесеного до Реєстру морських портів України з метою постановки на якір, без виконання у акваторії цього морського порту вантажних та/або пасажирських операцій у зв’язку із очікування проходу до іншого морського порту, внесеного до Реєстру морських портів України; для здійснення процедур, пов’язаних з пропуском через державний кордон України, без виконання вантажних операцій (крім суден, що заходять у морські порти для надання послуг за договором морського перевезення пасажирів або договором морського круїзу);

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

суден, плавучих засобів, які здійснюють діяльність за замовленням підприємства – користувача 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.

Для розрахунку ставок корабельного, канального за проходження судноплавними каналами, санітарного, маякового та адміністративного зборів судна та плавучі засоби із наведеними ознаками не включаються у показники прогнозованого суднообігу.

При розрахунку ставок санітарного збору додатково до наведених виключень у показники прогнозованого суднообігу не включаються показники для пасажирських суден, що мають пасажирське свідоцтво, та не відносяться до вантажопасажирських.

Причальний збір у морських портах не справляється з таких суден та плавучих засобів:

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

госпітальних суден;

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

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

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

2. Для суден, валова місткість яких не вказана в суднових документах, валова місткість розраховується за формулою, встановленою відповідно до правила 3 у Додатку 1 до Міжнародної конвенції про обмірювання суден 1969 року (крім суден, що здійснюють судноплавство по р. Дунай).

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;

прогноз частки суднообігу, пов’язаної із проходженням суден через акваторію морського порту у напрямку інших морських портів;

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

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

Прогнозний суднообіг розраховується з урахуванням пункту 1 цього розділу.

4. Розрахункова оцінка вантажообігу та суднообігу у прогнозованому періоді:

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

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

показники державних планових документів у сфері транспорту, зокрема, Стратегії розвитку морських портів України на 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 передує року розробки проекту ставок портових зборів, який дозволяє провести ретроспективний аналіз розподілу вантажної бази між морськими портами та виявити тенденції розвитку вантажної бази на середньострокову (п’ятирічну) перспективу;

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

затверджені плани розвитку морських портів, у т.ч. щодо розвитку потужностей певної спеціалізації у морських портах;

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

3) на третьому етапі здійснюється прогнозний розрахунок суднообігу, який буде враховано при визначенні проекту ставок портових зборів.

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

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

параметрам, які планується досягнути при реалізації 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.

Для морських портів, розташованих у гирлі та на р. Дунай, визначається прогнозований показник суднообігу морських суден та прогнозована кількість одиниць суден (крім морських суден), буксирів, барж, ліхтерів, плавучих засобів, що здійснюють суднозаходи до морських портів, розташованих у гирлі та на р. Дунай, у тому числі суден змішаного плавання та річкових суден.

2. Визначення показників бази нарахування для кожного

з портових зборів

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

де GTn балкер– прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді суден типу балкер, враховуючи комбіновані судна для перевезення сухих та наливних вантажів (типу нафторудовози), що здійснюють закордонне плавання та які перетинають межі акваторії морського порту з метою здійснення та/або після здійснення вантажних операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту та/або рухаються акваторією цього морського порту з метою виконання та/або після виконання вантажних операцій в іншому морському порту;

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

GTn контейнеровоз – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) протягом відповідного n-го календарного 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 здійснюють закордонне плавання та які перетинають межі акваторії морського порту з метою здійснення та/або після здійснення вантажних операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту та/або рухаються акваторією цього морського порту з метою виконання та/або після виконання вантажних операцій у іншому морському порту;

GTn ро-ро – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді будь-яких суден із горизонтальним способом виконання перевантажувальних робіт, у тому числі: накатних вантажних суден; накатних вантажопасажирських суден; поромів; ліхтеровозів; худобовозів, які виконують пасажирські операції, у тому числі такі, що мають пасажирське свідоцтво, які здійснюють закордонне плавання та які перетинають межі акваторії морського порту з метою здійснення та/або після здійснення вантажних операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту та/або рухаються акваторією цього морського порту з метою виконання та/або після виконання вантажних операцій у іншому морському порту;

GTn пас – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді для пасажирських суден, що мають пасажирське свідоцтво та не відносяться до вантажопасажирських, які здійснюють закордонне плавання та які перетинають межі акваторії морського порту з метою здійснення та/або після здійснення вантажних та/або пасажирських операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту та/або рухаються акваторією цього морського порту з метою виконання та/або після виконання вантажних та/або вантажних і пасажирських операцій у іншому морському порту;

GTn інші – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді інших вантажних суден (враховуючи каравани, барже-буксирні склади, риболовні судна, що здійснюють перевантажувальні операції) та плавучих споруд, що здійснюють закордонне плавання та які перетинають межі акваторії морського порту з метою здійснення та/або після здійснення вантажних операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту та/або рухаються акваторією цього морського порту з метою виконання та/або після виконання вантажних операцій у іншому морському порту;

GTn каботаж – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді вантажних суден будь-якої спеціалізації (враховуючи каравани, барже-буксирні склади), пасажирських суден (крім пасажирських суден, що віднесено до суден внутрішнього плавання та здійснюють перевезення виключно між морськими та/або річковими портами та/або терміналами України) та плавучих споруд, що здійснюють каботажне плавання, та які перетинають межі акваторії морського порту з метою здійснення та/або після здійснення вантажних та/або пасажирських операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту та/або рухаються акваторією цього морського порту з метою виконання та/або після виконання вантажних операцій у іншому морському порту.

Для розрахунку ставок корабельного збору, диференційованих за типом суден, прогнозні показники сумарного грос-тоннажу (GTn) суден, з яких справлятиметься корабельний збір протягом відповідного N-го календарного року у прогнозованому періоді , доповнюються у розрахунку відповідними коефіцієнтами. Загальний показник сумарного грос-тоннажу суден відповідного періоду (GTn кор) протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді визначається за формулою:

Коефіцієнти kбалкер, kтанкер, kконтейнер, kро-ро, kпас, kінші 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 39-44 відповідно:

де k1 – 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;

k2 – коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден типу танкер для перевезення будь-яких вантажів наливом (у тому числі судна для скрапленого гасу, хімічних, нафтохімічних вантажів, сирої нафти, нафтопродуктів, наливних харчових вантажів рослинного та тваринного походження), на здатність забезпечувати перевезення вантажів;

k3 – 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;

k4 – коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції суден із із горизонтальним способом виконання перевантажувальних робіт, у тому числі накатних вантажних суден; накатних вантажопасажирських суден; поромів; ліхтеровозів; худобовозів на здатність забезпечувати перевезення вантажів;

k5 – 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;

k6 – коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції інших вантажних суден (враховуючи каравани, барже-буксирні склади, риболовні судна, що здійснюють перевантажувальні операції) та плавучих засобів, на здатність забезпечувати перевезення вантажів.

Коефіцієнти k1, k2, k3, k4, k5, k6 розраховуються для всіх морських портів за формулою:

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

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

Коефіцієнт kкаботаж застосовується до грос-тоннажу суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу, без урахування коефіцієнтів kбалкер, kтанкер, kконтейнер, kро-ро, kпас, kінші.

Для морських портів, розташованих у гирлі та на р. Дунай, прогнозні показники сумарного грос-тоннажу (GT) морських суден, з яких справлятимуться портові збори протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді (GTn), визначаються на загальних умовах.

Для морських портів Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ, а також для нових морських портів (морських терміналів), які можуть бути розташовані у гирлі та на р. Дунай, визначення показника сумарного грос-тоннажу (GT) морських суден, з яких справлятиметься корабельний збір, виконується на загальних умовах згідно пункту 1 цього розділу.

Прогнозована для відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді кількість одиниць (Nn кораб.) вантажних суден (крім морських суден), буксирів, барж, ліхтерів, плавучих засобів, суден змішаного плавання та річкових суден, а також пасажирських суден, що здійснюють суднозаходи до морських портів, розташованих у гирлі та на р. Дунай, розраховуються за формулою:

де Nn закордонне плавання кораб.– прогнозована для відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді кількість одиниць вантажних суден (крім морських суден), буксирів, барж, ліхтерів, плавучих засобів, що здійснюють суднозаходи до морських портів, розташованих у гирлі та на р. Дунай, у тому числі суден змішаного плавання та річкових суден у закордонному плаванні, шт;

Nn каботаж кораб. – прогнозована для відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді кількість одиниць вантажних суден (крім морських суден), буксирів, барж, ліхтерів, плавучих засобів, що здійснюють суднозаходи до морських портів, розташованих у гирлі та на р. Дунай, у тому числі суден змішаного плавання та річкових суден у каботажному плаванні, шт;

Nn кораб пас до 50 м– прогнозована длявідповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді кількість одиниць пасажирських суден змішаного плавання у закордонному або каботажному плаванні довжиною до 50 м, які здійснюють суднозахід у акваторії морських портів України, розташованих в гирлі та на р. Дунай, шт;

Nn кораб пас від 50 м – прогнозована длявідповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді кількість одиниць пасажирських суден змішаного плавання у закордонному або каботажному плаванні довжиною від 50 м та більше, які здійснюють суднозахід у акваторії морських портів України, розташованих в гирлі та на р. Дунай, шт.

Коефіцієнт kкаботаж застосовується до показника кількості одиниць суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу.

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

Прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься канальний збір для відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді (GTn канал) визначається за формулою:

де GTn – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) для відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді, який розраховується за формулою (37) по суднам, які проходять судноплавним каналом та входять та/або виходять до/із акваторії морського порту/морського терміналу у межах України;

GTn транзит - прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) для відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді для суден, що проходять транзитом судноплавні канали.

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

Для БДЛК та ХМК:

GTn (1-4) – по суднах, що проходять протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді до морських портів, розташованих у межах 1-4 колін БДЛК, із позначенням меж буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 31 (№ 697 за кп 201);

GTn (1-5таХМК) – по суднах, що проходять протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді до морських портів (терміналів), розташованих у межах 1-5 колін БДЛК, позначених буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 41 (№ 730 за кп 201), та ХМК;

GTn (1-9) – по суднах, що проходять протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді до морських портів (терміналів), розташованих у межах 1-9 колін БДЛК, із позначенням меж буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 89 (№ 804 за кп 201);

GTn (1-11) – по суднах, що проходять протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді до морських портів (терміналів), розташованих у межах 1-11 колін БДЛК, із позначенням меж буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 120 (№ 870 за кп 201);

GTn (1-12) – по суднах, що проходять протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді до морських портів (терміналів), розташованих у межах 1-12 колін БДЛК, із позначенням меж буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 94 (№ 899 за кп 201).

Позначення меж наведено у виданні ДУ «Держгідрографія» Міністерства інфраструктури України «Вогні і знаки Чорного та Азовського морів».

Для КЄК:

GTn вант та пас порт канал – по суднах, що проходять КЄК для проходу протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді в/із морський(ого) порту Бердянськ, в/із морський(ого) порту Маріуполь;

GTN вант та пас порт канал – по суднах, що проходять КЄК протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді для проходу в/із морський(ого) порту Керч;

GTN транзит канал – по суднах, що проходять КЄК протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді транзитом, у тому числі для суден, що заходять (виходять) у порт (з порту) Кавказ.

Для ГСХ та каналу Прорва прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) по суднах, що протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді рухаються каналом визначається в цілому по усіх суднах, з яких справляється канальний збір за прохід каналом.

3. Визначення прогнозного показника сумарного грос-тоннажу (GT) та кількості одиниць суден, з яких справлятиметься причальний збір, що стягується з судновласників.

Прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься причальний збір у морському порту за одиницю часу (годину) протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді (GTn причал) має структуру за формулою:

де GTn – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді, який було розраховано за формулою (37);

k1борт – коефіцієнт, що характеризує питому вагу суден, які обробляються біля причалів, без постановки носом чи кормою та не по варіанту «борт – борт»;

k2борт – коефіцієнт, що характеризує питому вагу суден, які обробляються біля причалів із постановкою носом чи кормою, або за варіантом «борт – борт»;

k3– коефіцієнт, що характеризує питому вагу суден, які здійснюють стоянку та/або відстій біля причалу зі сплатою причального збору;

k1борт, k2борт, k3 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 k1борт , k2борт, k3 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;

GTвідстій – середньорічний показник сумарного грос-тоннажу (GT) вантажних та/або суден, які здійснюють відстій біля причалу без виконання вантажних та/або пасажирських операцій, вантажних та/або пасажирських суден, які здійснювали у морському порту виключно операції із бункерування, ремонту власними силами біля причалу, а також усіх інших суден, які здійснюють стоянку та/або відстій біля причалу зі сплатою причального збору. Визначається за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів;

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

t відстій – середньорічний показник часу використання причалів одним судном для усіх інших суден, які здійснюють стоянку та/або відстій біля причалу зі сплатою причального збору, годин. Визначається за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів.

Для морських портів Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ, а також для нових морських портів, які можуть бути розташовані у гирлі та на р. Дунай, визначення показника сумарного грос-тоннажу (GT) морських суден, з якого справлятиметься портовий причальний збір, виконується згідно цього пункту за формулою 37.

Прогнозована для відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді кількість одиниць вантажних суден (крім морських суден), буксирів, барж, ліхтерів, суден змішаного плавання та річкових суден, а також пасажирських суден, що здійснюють суднозаходи до морських портів, розташованих у гирлі та на р. Дунай, розраховується за формулою:

де Nn 1 прич вант. закорд – прогнозована для відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоду кількість одиниць вантажних суден (крім морських суден), буксирів, барж, ліхтерів, плавучих засобів, що здійснюють суднозаходи до морських портів, розташованих у гирлі та на р. Дунай, у тому числі суден змішаного плавання та річкових суден у закорднному плаванні, та обслуговуються біля причала зі швартуванням бортом, шт;

Nn 1 прич вант. каботаж – прогнозована для відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді кількість одиниць вантажних суден (крім морських суден), буксирів, барж, ліхтерів, плавучих засобів, що здійснюють суднозаходи до морських портів, розташованих у гирлі та на р. Дунай, у тому числі суден змішаного плавання та річкових суден у каботажному плаванні, та обслуговуються біля причала зі швартуванням бортом, шт;

Nn 2 прич вант. закорд – прогнозована для відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоду кількість одиниць вантажних суден (крім морських суден), буксирів, барж, ліхтерів, плавучих засобів, що здійснюють суднозаходи до морських портів, розташованих у гирлі та на р. Дунай, у тому числі суден змішаного плавання та річкових суден у закордонному плаванні, та обслуговуються біля причалу зі швартуванням носом чи кормою або бортом до іншого судна, що стоїть біля причалу, шт;

Nn 2 прич вант. каботаж – прогнозована длявідповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді кількість одиниць вантажних суден (крім морських суден), буксирів, барж, ліхтерів, плавучих засобів, що здійснюють суднозаходи до морських портів, розташованих у гирлі та на р. Дунай, у тому числі суден змішаного плавання та річкових суден у каботажному плаванні, та обслуговуються біля причала зі швартуванням носом чи кормою або бортом до іншого судна, що стоїть біля причалу, шт;

Nn відстій – прогнозована для відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді кількість одиниць суден (крім морських суден), буксирів, барж, ліхтерів, інших плавзасобів, що перебуватимуть у відстої, та сточних суден, шт;

N n прич пас до 50 м – прогнозована для відповідного N-го календарного року у прогнозованому періоду кількість одиниць пасажирських суден змішаного плавання у закордонному або каботажному плаванні довжиною до 50 м, які здійснюють суднозахід у акваторії морських портів України, розташованих в гирлі та на р. Дунай;

N n прич пас від 50 м – прогнозована для відповідного N-го календарного року у прогнозованому періоду кількість одиниць пасажирських суден змішаного плавання у закордонному або каботажному плаванні довжиною від 50 м та більше, які здійснюють суднозахід у акваторії морських портів України, розташованих в гирлі та на р. Дунай;

tвантаж – середньорічний показник часу використання причалів одним судном для здійснення вантажних операцій, годин. Визначається за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів;

tвідстій – середньорічний показник часу використання причалів одним судном, плавзасобом або стоєчним судном, які здійснюють стоянку та/або відстій біля причалу зі сплатою причального збору, годин. Визначається за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів;

tпас – середньорічний показник часу використання причалів одним судном для пасажирських операцій, годин. Визначається за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів.

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

Прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься санітарний збір у морському порту за одиницю часу (добу) протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді (GTn саніт) розраховуються за формулою:

де GTn вантажні саніт – прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) суден, що здійснюють вантажні операції та буксири, що ведуть баржі для виконання вантажних операцій протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді, який було розраховано за формулою (37), але без урахування сумарного GTn пас та GTn несамохідних плавзасобів (барж).;

k без устаткування – коефіцієнт, що характеризує питому вагу суден, які не обладнані природоохоронним устаткуванням - сепаратором лляльних вод, устаткуванням для біологічної очистки стічних вод, інсинератором для спалювання сміття та/або подрібнювачем та пресом, для зменшення об’єму утвореного сміття для повної утилізації всіх видів суднових відходів і забруднень та не мають міжнародних свідоцтв про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами і свідоцтво про запобігання забрудненню сміттям. Виражається десятковим дробом, приймає значення від нуля до одиниці та визначається за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів;

k устаткування – коефіцієнт, що характеризує питому вагу суден, що обладнані природоохоронним устаткуванням - сепаратором лляльних вод, установкою для біологічної очистки стічних вод, інсинератором для спалювання сміття та/або подрібнювачем та пресом, для зменшення об’єму утвореного сміття для повної утилізації всіх видів суднових відходів і забруднень та мають міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами і свідоцтво про запобігання забрудненню сміттям (екологічно чистим). Виражається десятковим дробом, приймає значення від нуля до одиниці та визначається за фактичними даними за три роки, що передують року розрахунку ставок портових зборів. Сума коефіцієнтів kбез устаткування та kустаткування завжди дорівнює одиниці;

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

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

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

Прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься адміністративний збір протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді (GTn адмін.) розраховуться за формулою 37.

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

Прогнозний показник сумарного грос-тоннажу (GT) суден, з яких справлятиметься маяковий збір протягом відповідного n-го календарного року у прогнозованому періоді (GTn маяк.) розраховується за формулою 37.

V. Визначення нормативу рентабельності ставок портових зборів

1. Норматив рентабельності встановлюється окремо для корабельного, канального, причального, санітарного портового збору для кожного морського порту з урахуванням економічних показників діяльності та планів розвитку на прогнозований період. Норматив рентабельності для маякового збору встановлюється на єдиному рівні для усіх морських портів.

2. Для розрахунку ставок портових зборів застосовується коефіціент рентабельності (Кр), який розраховується за формулою:

де А – встановлений показник прибутку для забезпечення покриття витрат на нове будівництво, реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт об’єктів інфраструктури морського порту для певного портового збору кожної групи морських портів, відсотки;

P – ставка податку на прибуток відповідно до законодавства, відсотки;

D – частина чистого прибутку (доходу), що підлягає відрахуванню до державного бюджету відповідно законодавства, відсотки.

3. За рахунок нормативу рентабельності в ставках корабельного збору морських портів забезпечується фінансування наступних напрямків:

на реалізацію проектів, що спрямовані на розвиток акваторії морського порту, нове будівництво, реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт об’єктів портової інфраструктури;

компенсація інвестицій в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України у капітальний ремонт, який приводить до збільшення очікуваних майбутніх вигод від об’єкта основних засобів, реконструкцію, технічне переоснащення або нове будівництво, які внесено суб’єктами господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури, що є об’єктами державної власності;

компенсації вартості підводних гідротехнічних споруд відповідно до частини п’ятої Прикінцевих положень Закону України «Про морські порти України».

4. За рахунок нормативу рентабельності в ставках канального збору здійснюється фінансування таких напрямків:

фінансування проектів, що спрямовані на розвиток судноплавних каналів, річкових судноплавних шляхів та не мають суто індивідуального спрямування на поліпшення умов роботи окремого суб’єкта господарювання;

компенсація інвестицій в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України у капітальний ремонт, який приводить до збільшення очікуваних майбутніх вигод від об’єкта основних засобів, реконструкцію або нове будівництво, які внесено суб’єктами господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури, що є об’єктами державної власності.

5. За рахунок нормативу рентабельності в ставках санітарного збору здійснюється за такими напрямками:

фінансування проектів, що забезпечують модернізацію та розвиток засобів екологічної безпеки та природоохоронного напряму, які реалізуються у межах акваторій морських портів;

компенсація інвестицій в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України у капітальний ремонт, який приводить до збільшення очікуваних майбутніх вигод від об’єкта основних засобів, реконструкцію, технічне переоснащення або нове будівництво, які внесено суб’єктами господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури, що є об’єктами державної власності.

6. За рахунок нормативу рентабельності в ставках причального збору здійснюється за такими напрямками:

фінансування проектів, що забезпечують нове будівництво, реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт причалів у морських портах;

компенсація інвестицій в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України у капітальний ремонт, який приводить до збільшення очікуваних майбутніх вигод від об’єкта основних засобів, реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт або нове будівництво, які внесено суб’єктами господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури, що є об’єктами державної власності.

7. За рахунок нормативу рентабельності в ставках маякового збору здійснюється фінансування проектів, що забезпечують реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт основних засобів навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства.

8. За окремим рішенням Міністерства інфраструктури України із відповідним внесенням до планів розвитку морських портів, норматив рентабельності в ставках корабельного, канального, маякового та санітарного зборів може бути спрямован на фінансування:

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

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

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 ваконання 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 ініціюваний отримувачем портових зборів.

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

Генеральний директор Директорату

морського та річкового транспорту Ярослав ІЛЯСЕВИЧ