ЗАТВЕРДЖЕНО

наказ Міністерства інфраструктури

України

від\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2021 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)), який використовується для розрахунку розмірів ставок портових зборів згідно з цією Методикою;

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

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

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

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

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

**судно закордонного плавання** – судно під Державним прапором України або під іноземним прапором, що перетинає державний кордон України для міжнародних перевезень вантажів та/або пасажирів або буксирування плавучих засобів між морськими портами (терміналами/пунктами) України та портами (терміналами/пунктами) інших держав чи районів рибного промислу, у тому числі здійснення переходів у баласті до/після виконання цих операцій, вихід/вхід до нейтральних вод до/після вантажних операцій, а також риболовне судно, яке здійснює господарську діяльність поза межами внутрішніх вод України;

 судно каботажного плавання – судно, що здійснює каботажні перевезення вантажів та/або пасажирів або буксирування плавучих засобів між морськими портами (терміналами/пунктами) відправлення та призначення на території України без заходу до портів інших держав або виконання вантажних/пасажирських операцій у нейтральних водах, інші операції в межах морського порту України, а також риболовне судно, яке здійснює господарську діяльність у межах внутрішніх вод України. Каботажне плавання здійснюється відповідно до законодавства;

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

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

II. Розрахунок розмірів ставок портових зборів

1. Загальні положення

1. Портові збори (корабельний, причальний, якірний, 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 переробки вантажів у морських портах, згідно з якими визначається сумарна валова місткість суден, економічно обґрунтованих операційних, фінансових та інших витрат періоду (далі – операційні та фінансові витрати), визначених на підставі державних та галузевих нормативів тощо та нормативу рентабельності (інвестиційної складової частини).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Ставки канального збору визначаються для кожного судноплавного каналу.

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

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

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

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

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

12. До розрахунку розмірів ставок портових зборів включаються:

1) для корабельного – операційні та фінансові витрати на утримання акваторії морського порту, в тому числі підхідних каналів, операційних акваторій причалів, берегоукріплень та якірних стоянок, включаючи кошти на фінансування заходів із забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України;

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Розрахунок розміру ставки корабельного збору.

Ставка корабельного збору визначається в залежності від спеціалізації судна за такою формулою:

$$\begin{array}{c}S\_{кор. }=k\_{}\*\frac{\sum\_{n=1}^{i}R\_{n кор}}{2\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n кор}\*K\_{НБУ}}\*К\_{р кораб} \left(1\right),\end{array}$$

R n кор – операційні та фінансові витрати кожного року у межах прогнозованого періоду, які розраховуються за формулою 19 цієї Методики, тис.грн;

GTn кор – загальний показник сумарної валової місткості суден у прогнозованому періоді для корабельного портового збору, який розраховується за формулою 26 цієї Методики, тис.GT;

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

Кр кораб - коефіцієнт рентабельності, що враховує норматив рентабельності (інвестиційну складову частину) у складі корабельного портового збору та розраховується за формулою 37 цієї Методики;

n – порядковий номер року;

i – кількість років у прогнозованому періоді.

де $k\_{}$ - коефіцієнт, який відображає вплив особливостей конструкції

кожного типу судна, на здатність забезпечувати перевезення вантажів та/або пасажирів та встановлюється наступним чином:

 kбалкер  - для суден типу балкер (суховантажне судно), враховуючи комбіновані судна для перевезення сухих на наливних вантажів типу нафторудовози, і розраховується за формулою 27 цієї Методики;

 $k\_{танкер}$ - для суден типу танкер для перевезення будь-яких вантажів наливом, у тому числі суден для скрапленого газу, хімічних, нафтохімічних вантажів, сирої нафти, нафтопродуктів, наливних харчових вантажів рослинного та тваринного походження і розраховується за формулою 28 цієї Методики;

$k\_{контейнер}$ - для суден типу контейнеровоз, у тому числі суден, переобладнаних для перевезення контейнерів, та суден, що спроектовані для перевезення контейнерів та здійснюють у морському порту вантажні операції виключно з навантаження та/або розвантаження контейнерів, розраховується за формулою 29 цієї Методики та при розрахунку застосовується із коефіцієнтом 0,8;

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

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

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

$k\_{каботаж}$ – для суден будь-якої спеціалізації, що здійснюють каботажне плавання, враховуючи каравани, барже-буксирні склади, інші складені плавучі споруди та плавучі споруди, коефіцієнт встановлюється згідно з нормативно-правовими актами та застосовується до валової місткості суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу, без урахування коефіцієнтів 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.

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(1-3), k(1-5 таХМК), k(1-9), k(1-11), k(1-12), які визначаються за такими формулами:

$$\begin{array}{c}k\_{\left(1-3\right)}=\frac{L\_{\left(1-3\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-3\right)канал}}{\begin{array}{c}L\_{\left(1-3\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-3\right)канал}+L\_{\left(1-5 таХМК\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-5таХМК\right)канал}+\\+L\_{\left(1-9\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-9\right)канал}+L\_{\left(1-11\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-11\right)канал}+\\+L\_{\left(1-12\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-12\right)канал}\\\\\end{array}}\\\end{array}\left(2\right),$$

$$\begin{array}{c}\begin{array}{c}k\_{\left(1-5 та ХМК\right)}=\frac{L\_{\left(1-5таХМК\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-5таХМК\right)канал}}{\begin{array}{c}L\_{\left(1-3\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-3\right)канал}+L\_{\left(1-5 таХМК\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-5таХМК\right)канал}+\\+L\_{\left(1-9\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-9\right)канал}+L\_{\left(1-11\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-11\right)канал}+\\+L\_{\left(1-12\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-12\right)канал}\\\\\end{array}}\\\end{array}\left(3\right),\end{array}$$

$$\begin{array}{c}k\_{\left(1-9\right)}=\frac{L\_{\left(1-9\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-9\right)канал}}{\begin{array}{c}L\_{\left(1-3\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-3\right)канал}+L\_{\left(1-5 таХМК\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-5таХМК\right)канал}+\\+L\_{\left(1-9\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-9\right)канал}+L\_{\left(1-11\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-11\right)канал}+\\+L\_{\left(1-12\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-12\right)канал}\\\\\end{array}} \left(4\right),\end{array}$$

$$\begin{array}{c}k\_{\left(1-11\right)}=\frac{L\_{\left(1-11\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-11\right)канал}}{\begin{array}{c}L\_{\left(1-3\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-3\right)канал}+L\_{\left(1-5 таХМК\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-5таХМК\right)канал}+\\+L\_{\left(1-9\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-9\right)канал}+L\_{\left(1-11\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-11\right)канал}+\\+L\_{\left(1-12\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-12\right)канал}\\\\\end{array}} \left(5\right),\end{array}$$

$$\begin{array}{c}k\_{\left(1-12\right)}=\frac{L\_{\left(1-12\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-12\right)канал}}{\begin{array}{c}L\_{\left(1-3\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-3\right)канал}+L\_{\left(1-5 таХМК\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-5таХМК\right)канал}+\\+L\_{\left(1-9\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-9\right)канал}+L\_{\left(1-11\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-11\right)канал}+\\+L\_{\left(1-12\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-12\right)канал}\\\\\end{array}} \left(6\right),\end{array}$$

де GTn(1-3)канал , GTn(1-5таХМК)канал, GTn(1-9)канал , GTn(1-11)канал , GTn(1-12)канал – прогнозована валова місткість, з якої справлятиметься канальний збір за проходження каналами БДЛК та ХМК в один кінець на визначену дистанцію (коліна) у прогнозованому періоді та розраховуються за формулою 34, тис.GT;

L(1-3) – загальнa довжина колін (1-3) БДЛК, м;

L(1-5таХМК) – загальнa довжина колін (1-5) БДЛК та каналу ХМК, м;

L(1-9) – загальнa довжина колін (1-9) БДЛК, м;

L(1-11) – загальнa довжина колін (1-11) БДЛК, м;

L(1-12) – загальнa довжина колін (1-12) БДЛК, м.

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

1) 1-3 коліна БДЛК:

$$\begin{array}{c}S\_{\left(1-3\right)}=\frac{k\_{\left(1-3\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}R\_{n БДЛК}}{\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-3\right)кан}\*K\_{НБУ}}\*К\_{р канал} \left(7\right), \end{array}$$

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

$$\begin{array}{c}S\_{\left(1-5таХМК\right)}=\frac{k\_{\left(1-5 таХМК\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}R\_{n БДЛК,ХМК}}{\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-5таХМК\right)кан}\*K\_{НБУ}}\*К\_{р канал} \left(8\right),\end{array}$$

3) 1-9 коліна БДЛК:

$$\begin{array}{c}S\_{\left(1-9\right)}=\frac{k\_{\left(1-9\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}R\_{n БДЛК}}{\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-9\right)кан}\*K\_{НБУ}}\*К\_{р канал} \left(9\right),\end{array}$$

4) 1-11 коліна БДЛК:

$$\begin{array}{c}S\_{\left(1-11\right)}=\frac{k\_{\left(1-11\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}R\_{n БДЛК}}{\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-11\right)кан}\*K\_{НБУ}}\*К\_{р канал} \left(10\right),\end{array}$$

5) 1-12 коліна БДЛК:

$$\begin{array}{c}S\_{\left(1-12\right)}=\frac{k\_{\left(1-12\right)}\*\sum\_{n=1}^{i}R\_{n БДЛК}}{\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(1-12\right)кан}\*K\_{НБУ}}\*К\_{р канал} \left(11\right),\end{array}$$

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

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

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

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

$$\begin{array}{c}S\_{ x}=\left(S\_{\left(1-5 та ХМК\right)}-S\_{\left(1-3\right)}\right)+\left(S\_{порт БДЛК}-S\_{\left(1-3\right)}\right) \left(12\right),\end{array}$$

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

$$\begin{array}{c}S\_{ГСХ}=\frac{\sum\_{n=1}^{i}R\_{n ГСХ}}{\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n\left(ГСХ\right)кан}\*K\_{НБУ}}\*К\_{р канал} \left(13\right),\end{array}$$

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

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

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

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

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

в/з морський(ого) порту Керч;

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

4. Розрахунок розміру ставки причального збору

Розрахунок розміру ставки причального зборуздійснюється за такою формулою:

$$\begin{array}{c}S\_{причал}=\frac{\sum\_{n=1}^{i}R\_{n причал}}{\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n причал}\*K\_{НБУ}}\*К\_{р причал} \left(14\right), \end{array}$$

де Rn причал – операційні та фінансові витрати, які покриваються причальним збором у прогнозованому періоді, та визначається за формулою 21 цієї Методики, тис.грн;

GTn причал – показник сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься причальний збір за одиницю часу (добу) у прогнозованому періоді, визначається за формулою 35 цієї Методики, тис.GT.

Кр причал - коефіціент рентабельності, що враховує норматив рентабельності (інвестиційну складову частину) для причального портового збору та розраховується за формулою 37 цієї Методики.

5. Розрахунок розміру ставки санітарного збору

Розрахунок розміру ставки санітарного збору здійснюється за такою формулою:

$$\begin{array}{c}S\_{сан}=\frac{\sum\_{n=1}^{i}R\_{n сан}}{\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n сан}\*K\_{НБУ}}\*К\_{р сан} \left(15\right),\end{array}$$

де Rn сан. – операційні та фінансові витрати, які покриваються санітарним збором у прогнозованому періоді, та визначаються за формулою 22 цієї Методики, тис.грн;

GTn сан. – прогнозний показник сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься санітарний збір у морському порту, визначається за формулою 36 цієї Методики, тис.GT;

Кр сан - коефіціент рентабельності, що враховує норматив рентабельності (інвестиційну складову частину) для санітарного портового збору, та розраховується за формулою 37 цієї Методики.

6. Розрахунок розміру ставки адміністративного збору

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

$$\begin{array}{c}S\_{адмін}=\frac{\sum\_{n=1}^{i}R\_{n адмін}}{\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n адмін}\*K\_{НБУ}} \left(16\right),\end{array}$$

де Rn адмін – витрати, які покриваються адміністративним збором у прогнозованому періоді, та визначені за формулою 23 цієї Методики, тис.грн;

GTn адмін – прогнозний показник сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься адміністративний збір, визначається за формулою 25 цієї Методики, тис.GT.

7. Розрахунок розміру ставки маякового збору

Розрахунок розміру ставки маякового збору здійснюється за такою формулою:

$$\begin{array}{c}S\_{маяк}=\frac{\sum\_{n=1}^{i}R\_{n маяк}}{2\*\sum\_{n=1}^{i}GT\_{n маяк}\*K\_{НБУ}}\*К\_{р маяк} \left(17\right),\end{array}$$

де Rn маяк. – операційні та фінансові витрати, які покриваються маяковим збором у прогнозованому періоді, та визначаються за формулою 24 цієї Методики, тис.грн;

GTn маяк. – прогнозний показник сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься маяковий збір, визначається за формулою 25 цієї Методики, тис.GT;

Кр маяк - коефіцієнт рентабельності, що враховує норматив рентабельності (інвестиційну складову частину) для маякового портового збору та розраховується за формулою 37 цієї Методики.

III. Розрахунок витрат, що включаються при розрахунку розмірів ставок портових зборів

1. Загальні підходи

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

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

1) гідротехнічних споруд морського порту:

[Правила технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд](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) суден портового та службово-допоміжного, технічного, аварійно-рятувального флоту:

Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року;

[Міжнародна конвенція про запобігання забруднення із суден 1973 року](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 редакції наказу Мінінфраструктури від 22 грудня 2015 р. № 549);

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

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

Правила щодо обладнання морських суден документ № 2-05-3;

3) навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства:

Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року;

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

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

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

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

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

$$\begin{array}{c}Rn і-го збору.непрямі =K\_{і непр}\*R\_{n непр} \left(18\right),\end{array}$$

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.

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

2. Розрахунок витрат для визначення розмірів ставок

портових зборів

1. Розрахунок операційних та фінансових витрат для визначення розміру ставки корабельного збору здійснюється для кожного окремого року у прогнозованому періоді (Rn кор) морського порту за формулою:

$\begin{array}{c}R\_{n кор}=(R\_{n кор прямі}+R\_{n кор аморт}+R\_{n кор непрямі} )\* K\_{МПРС } \left(19\right),\\ \\\end{array}$

де Rn кор прямі. – операційні та фінансові витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, передбачені пунктом 1 розділу ІІІ Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, тис. грн. Операційні та фінансові витрати не враховують витрати на капітальні інвестиції;

Rn кор аморт – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного року у прогнозованому періоді по гідротехнічних спорудах, які розташовані у межах акваторії морського порту та обліковуються на балансі як окремі об’єкти обліку, окрім причалів; сума амортизації суден, які використовуються для експлуатаційного днопоглиблення, пов’язаного з підтриманням глибин та/або досягненням габаритів, встановлених паспортами гідротехнічних споруд акваторії морського порту (із урахуванням якірних місць стоянки суден, операційної акваторії причалу (причалів), внутрішніх підхідних каналів морського порту), а також очищення поверхні та дна акваторії, здійсненням промірних, водолазних, суднопідйомних робіт у межах відповідної акваторії морського порту, локалізації та ліквідації розливів забруднюючих речовин в акваторії морського порту та їх наслідків, а також для виконання функцій забезпечення здійснення діяльності таких суден та плавзасобів; сума амортизаційних відрахувань по інших об’єктах основних засобів та інших необоротних матеріальних активів, які використовуються для 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 непрямі – частка коштів корабельного збору, яка протягом відповідного року у прогнозованому періодівикористовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році. Розраховується за формулою (18), тис. грн;

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

2. Операційні та фінансові витрати для визначення розміру ставки канального збору для судноплавних каналів: БДЛК, ХМК, ГСХ, КЄК у прогнозованому періоді (Rn кан) розраховуються за формулою:

$\begin{array}{c}\begin{array}{c}R\_{n кан}=R\_{n кан прямі}+ R\_{n кан амор}+R\_{n кан непрямі} \left(20\right)\\\\ \end{array}\end{array}$

де Rn кан прямі– операційні та фінансові витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, передбачені п. 3 розділу ІІІ Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, тис. грн. Операційні та фінансові витрати не враховують витрати на капітальні інвестиції;

Rn кан амор – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного року у прогнозованому періоді по об’єктах, що є гідротехнічними спорудами у межах судноплавних каналів; сума амортизації суден та плавучих засобів, які перебувають на балансі власника (балансоутримувача) судноплавних каналів та які використовуються для експлуатаційного днопоглиблення, пов’язаного з підтриманням глибин та/або досягненням габаритів, встановлених паспортом судноплавного каналу, у тому числі для здійснення днопоглиблювальних, промірних, водолазних робіт, а також з метою здійснення навігаційного забезпечення на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних; сума амортизаційних відрахувань по інших об’єктах основних засобів та інших необоротних матеріальних активів, які використовуються для 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 непрямі – частка коштів від канального збору, яка протягом відповідного року у прогнозованому періоді використовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році, тис. грн. Розраховується за формулою 18;

3. Операційні та фінансові витрати для визначення розміру ставки причального збору протягом відповідного року у прогнозованому періоді (Rn причал) розраховуються за формулою:

$$\begin{array}{c}R\_{n причал}=R\_{n причал прямі}+R\_{n причал амор}+R\_{n причал непрямі } \left(21\right),\\\end{array}$$

де Rn причал прямі – операційні та фінансові витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, передбачені п. 2 розділу ІІІ Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, тис. грн. Операційні та фінансові витрати не враховують витрати на капітальні інвестиції;

Rn причал амор – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного року у прогнозованому періоді по усіх причалах, які перебувають на балансі балансоутримувача (користувача) акваторії морського порту та інших причалах у межах акваторії морського порту, незалежно від форми власності та відомчої належності та сума амортизаційних відрахувань по інших об’єктах основних засобів та інших необоротних матеріальних активів, використання яких пов’язане з утриманням причалів; забезпечує формування джерела покриття витрат на відновлення, у тому числі на заходи із відновлення існуючих об’єктів у випадку непередбачуваних подій (стихійного лиха, аварії тощо), тис. грн;

Rn причал непрямі – частка коштів причального збору, яка використовується на покриття витрат непрямого характеру відповідного року у прогнозованому періоді, тис. грн. Розраховується за формулою 18.

4. Операційні та фінансові витрати для визначення розміру ставки санітарного збору протягом відповідного року у прогнозованому періоді(Rn сан) розраховуються за формулою:

$$\begin{array}{c}R\_{n сан}= R\_{n сан прямі}+R\_{n сан амор}+R\_{n сан непрямі } \left(22\right),\\\end{array}$$

де $R\_{n сан прямі}$– операційні та фінансові витрати протягом відповідного року у прогнозованому періоді, передбачені п. 5 розділу ІІІ Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, тис. грн. Операційні та фінансові витрати не враховують витрати на капітальні інвестиції;

Rn сан амор – сума амортизаційних відрахувань протягом відповідного 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 сан непрямі – частка коштів санітарного збору, яка протягом відповідного року у прогнозованому періоді використовується на покриття витрат непрямого характеру у кожному році, тис. грн.

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

$$\begin{array}{c}R\_{n адмін} =R\_{n адмін внески} + R\_{n адмін міжнародні договори}+R\_{n адмін морад} \left(23\right),\end{array}$$

де Rn адмін внески – сплата протягом відповідного року у прогнозованому періоді членських внесків у міжнародні організації, членом яких є Україна (Міжнародна морська організація (ІМО), Дунайська комісія, Міжнародна організація морського супутникового зв’язку (ІНМАРСАТ), Комітет Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту у Чорноморському регіоні, Міжнародна гідрографічна організація (МГО), інші міжнародні організації у сфері судноплавства), тис.грн;

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

6. Операційні та фінансові витрати для визначення розміру ставки маякового збору протягом відповідного року у прогнозованому періоді(Rn маяк) розраховуються за формулою:

$$\begin{array}{c}R \_{n маяк}=R\_{n маяк амор}+ R\_{n маяк прямі} (24),\\ \end{array}$$

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

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

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

IV. Розрахунок бази нарахування портових зборів

1. Загальні підходи

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

При розрахунку розмірів ставок корабельного, канального, причального, санітарного, маякового та адміністративного портових зборів судна та плавучі засоби із ознаками щодо звільнення від відповідних портових зборів, передбаченими у Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, не включаються у показники прогнозованого суднообігу.

2. Для визначення бази нарахування портових зборів застосовується валова місткість суден, наведена в міжнародному обмірному свідоцтві, обмірному свідоцтві класифікаційного товариства або іншому документі, який його замінює. Для суден, валова місткість яких не вказана в суднових документах, валова місткість розраховується за формулою, встановленою відповідно до правила 3 у Додатку 1 до Міжнародної конвенції про обмірювання суден 1969 року.

3. З метою визначення прогнозного показника суднообігу враховується:

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

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

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

Прогнозний суднообіг розраховується з урахуванням пункту 1 цього розділу.

4. Розрахункова оцінка вантажообігу та суднообігу у прогнозованому періоді:

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

консалтингові дослідження, експертні оцінки, опитування, відомості, надані власниками (користувачами) морських терміналів, стивідорними компаніями, іншими суб’єктами господарювання, що здійснюють свою діяльність у морському порту;

показники державних планових документів у сфері транспорту, зокрема, Стратегії розвитку морських портів України на 25 років, цільових програм розвитку у галузях товарного виробництва, що відповідають прогнозованому періоду;

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

показники прогнозів соціально-економічного розвитку країни, макроекономічні показники;

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

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

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

наявний на момент розробки прогнозу розподіл вантажопотоків між морськими портами, показники динаміки та структури вантажообігу за період не менше 5 років, що 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 тому числі щодо розвитку потужностей певної спеціалізації у морських портах;

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

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

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

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

параметрам, які планується досягнути при реалізації проектів розвитку об’єктів портової інфраструктури у морському порту протягом прогнозованого періоду, на який розраховуються ставки портових зборів.

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

2. Визначення показників бази нарахування для кожного

з портових зборів

1. Прогнозні показники сумарної валової місткості суден, з яких справлятимуться портові збори протягом відповідного року у прогнозованому періоді (GTn), у загальному вигляді розраховуються за формулою:

$$\begin{array}{c}GT\_{n} =GT\_{n балкер} + GT\_{n танкер} + GT\_{n контейнер} +\\+GT\_{n ро-ро}+GT\_{n пас} +GT\_{n інші} +k\_{каботаж}\*GT\_{n каботаж}+k\_{x}\*GT\_{n x} \left(25\right),\end{array}$$

де GTn балкер – прогнозний показник сумарної валової місткості протягом відповідного року у прогнозованому періоді суден типу балкер, а також суден, які згідно із судновими документами призначені та використовуються для перевезення сухих вантажів (генеральних, навалювальних та насипних), включаючи такі типи суден, як комбіновані судна для перевезення сухих та наливних вантажів (типу нафторудовози), що в закордонному плаванні здійснюють суднозахід в межі акваторії морського порту з метою виконання вантажних операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту, тис. GT;

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

GTn контейнеровоз – прогнозний показник сумарної валової місткості протягом відповідного року у прогнозованому періоді суден типу контейнеровоз (у тому числі судна, переобладнані для перевезення контейнерів та судна, що спроектовані для перевезення контейнерів та здійснюють у морському порту вантажні операції виключно із навантаження та/або розвантаження контейнерів), що в закордонному плаванні здійснюють суднозахід в межі акваторії морського порту з метою виконання вантажних операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту, тис. GT;

GTn ро-ро – прогнозний показник сумарної валової місткості протягом відповідного року у прогнозованому періоді будь-яких суден із горизонтальним способом виконання перевантажувальних робіт, у тому числі: накатних вантажних суден; накатних вантажопасажирських суден; поромів; ліхтеровозів; худобовозів, що в закордонному плаванні здійснюють суднозахід в межі акваторії морського порту з метою виконання вантажних/пасажирських операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту, тис. GT;

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

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

GTn каботаж – прогнозний показник сумарної валової місткості протягом відповідного року у прогнозованому періоді вантажних суден будь-якої спеціалізації (враховуючи каравани, барже-буксирні склади, інші складені плавучі споруди), пасажирських суден (крім пасажирських суден, що віднесено до суден внутрішнього плавання та здійснюють перевезення виключно між морськими та/або річковими портами та/або терміналами України) та плавучих споруд, що здійснюють каботажне плавання, та які здійснюють суднозахід в межі акваторії морського порту з метою виконання вантажних та/або пасажирських операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту, тис. GT;

$GT\_{n x}$ - прогнозний показник сумарної валової місткості протягом відповідного року у прогнозованому періоді суден, що здійснюють суднозахід в межі акваторії морського порту з метою виконання вантажних та/або пасажирських операцій у будь-якій частині акваторії цього морського порту та яким на момент розрахунку розмірів ставок портових зборів передбачено пільгові умови справляння або звільнення від портових зборів згідно із пунктом 13 глави1 розділу ІІ цієї Методики.

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

Загальний показник сумарної валової місткості суден відповідного періоду (GTn кор) протягом відповідного року у прогнозованому періоді визначається за формулою:

$$\begin{array}{c}GT\_{n кор} =k\_{балкер}\*GT\_{n балкер} + k\_{танкер}\*GT\_{n танкер} +0,8\* k\_{контейнер}\* GT\_{n контейнер} +\\+ k\_{ро-ро}\*GT\_{n ро-ро} + k\_{пас}\* GT\_{n пас} + k\_{інші} \*GT\_{n інші} +k\_{каботаж}\*GT\_{n каботаж} \left(26\right),\end{array}$$

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 27 - 32 відповідно:

$$\begin{array}{c}k\_{балкер}=\frac{k\_{1}}{k\_{1}}\#\left(27\right)\end{array}$$

$$\begin{array}{c}k\_{танкер}=\frac{k\_{2}}{k\_{1}}\#\left(28\right)\end{array}$$

$$\begin{array}{c}k\_{контейнер}=\frac{k\_{3}}{k\_{1}}\#\left(29\right)\end{array}$$

$$\begin{array}{c}k\_{ро-ро}=\frac{k\_{4}}{k\_{1}}\#\left(30\right)\end{array}$$

$$\begin{array}{c}k\_{пас}=\frac{k\_{5}}{k\_{1}}\#\left(31\right)\end{array}$$

$$\begin{array}{c}k\_{інші}=\frac{k\_{6}}{k\_{1}}\#\left(32\right)\end{array}$$

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 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, що здійснюють перевантажувальні операції (враховуючи каравани, барже-буксирні склади, інші складені плавучі споруди, риболовні судна), та плавучих засобів на здатність забезпечувати перевезення вантажів.

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

$$\begin{array}{c}k\_{n}=\frac{\sum\_{}^{}DW\_{n}}{\sum\_{}^{}GT\_{n}} \left(33\right),\end{array}$$

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

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

Коефіцієнт kкаботаж встановлюється згідно з нормативно-правовими актами та застосовується до валової місткості суден у каботажному плаванні незалежно від їх типу, без урахування коефіцієнтів kбалкер, kтанкер, kконтейнер, kро-ро, kпас, kінші.

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

Прогнозний показник сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься канальний збір, для відповідного року у прогнозованому періоді (GTn канал) визначається за формулою:

$$\begin{array}{c}GT\_{n канал} = GT\_{n} + GTn транзит + k\_{каботаж}\* GT\_{n каботаж} \left(34\right),\end{array}$$

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

GTn транзит - прогнозний показник сумарної валової місткості для відповідного року у прогнозованому періоді для суден, що проходять транзитом відповідним судноплавним каналом, тис. GT.

Для БДЛК та ХМК сумарна валова місткість визначається наступним чином:

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

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

GTn (1-9) – по суднах, що проходять в один кінець протягом відповідного року у прогнозованому періоді по 1-9 колінах БДЛК до морського терміналу МГЗ із позначенням меж буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 87 (№ 803 за кп 201), тис.GT;

GTn (1-11) – по суднах, що проходять в один кінець протягом відповідного року у прогнозованому періоді по 1-11 колінах БДЛК до/з порту Ольвія, морського терміналу ТОВ МСП «Ніка-Тера», причалу заводу Океан із позначенням меж буями від Березанського буя (№ 515 за кп 201) до буя № 120 (№ 870 за кп 201), тис.GT;

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

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

Для КЄК сумарна валова місткість визначається наступним чином:

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

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

GTn транзит канал – по суднах, що проходять КЄК протягом відповідного року у прогнозованому періоді транзитом, у тому числі для суден, що заходять (виходять) у порт (з порту) Кавказ, тис.GT.

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

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

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

$$\begin{array}{c}GTn причал = \frac{(k1борт\* GTn + 0,5\* k2борт GTn )\* t сер. }{24} \left(35\right),\end{array}$$

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

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»;

k1борт, k2борт 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 завжди дорівнює одиниці;

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

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

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

Прогнозний показник сумарної валової місткості суден, з яких справлятиметься санітарний збір у морському порту протягом відповідного року у прогнозованому періоді (GTn сан), визначається за формулою:

$\begin{array}{c}GTn сан = k\_{без устаткування}\*GTn +0,5\*k\_{устаткування}\*GTn \left(36\right),\end{array}$

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

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 всіх видів суднових відходів і забруднень та не мають міжнародних свідоцтв про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами і свідоцтва на судновий інсинератор, міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню атмосферного повітря і міжнародного свідоцтва про протиобростаючу систему. Виражається десятковим дробом, приймає значення від нуля до одиниці;

k устаткування – коефіцієнт, що характеризує питому вагу суден, що обладнані природоохоронним устаткуванням - сепаратором лляльних вод, установкою для біологічної очистки стічних вод, інсинератором для спалювання сміття та/або подрібнювачем та пресом, для зменшення об’єму утвореного сміття для всіх видів суднових відходів і забруднень та мають міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами і свідоцтво на судновий інсинератор, міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню атмосферного повітря і міжнародне свідоцтво про протиобростаючу систему. Виражається десятковим дробом, приймає значення від нуля до одиниці. Сума коефіцієнтів 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 всіх видів суднових відходів і забруднень та мають міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами і свідоцтво на судновий інсинератор, міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню атмосферного повітря і міжнародне свідоцтво про протиобростаючу систему, ставка санітарного збору буде застосовуватись із коефіцієнтом 0,5.

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

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

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

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

V. Визначення коефіцієнту рентабельності для розрахунку розмірів

ставок портових зборів

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

$$\begin{array}{c}К\_{р}=1+\frac{А}{100} \left(37\right),\end{array}$$

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

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

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

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

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

VI. Моніторинг та перегляд розмірів ставок портових зборів

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

2. Перегляд розмірів ставок портових зборів відбувається не рідше одного разу на три роки.

 У випадку відхилення більше 10 відсотків показників, відображених у звітності, від показників, які були використані при розрахунку ставок портових зборів, перегляд здійснюється у році, наступному за роком, у якому виявлені такі відхилення. Перегляд розмірів ставок портових зборів може бути достроково ініційований отримувачем портових зборів. У такому випадку отримувач портових зборів зобов’язаний повідомити Міністерство інфраструктури України про необхідність перегляду розмірів ставок портових зборів не пізніше ніж за шість місяців до терміну завершення періоду дії ставок портових зборів та початку розробки нових ставок портових зборів, з обґрунтуванням необхідності перегляду розмірів ставок портових зборів.

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

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

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

Генеральний директор Директорату реформування морської та річкової галузі Ярослав ІЛЯСЕВИЧ