



Федеральное агентство морского и речного транспорта
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА
имени адмирала С. О. МАКАРОВА**

Институт ВОДНОГО ТРАНСПОРТА
Кафедра транспортной логистики

СБОРЫ С СУДОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ И НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

Методические указания
к проведению практических занятий
по дисциплине
«Организация грузовой и коммерческой работы
на водном транспорте»

Санкт-Петербург
Издательство ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова
2019

ББК 39.48
УДК 656.6
С...

Сборы с судов в морских портах и на внутренних водных путях:
метод. указания к проведению практических занятий / сост. В.Н. Лебедев.
— СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, 2019. — 62 с.

Соответствуют Федеральному государственному образовательному стандарту по направлению 26.03.01 «Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства»

Включают в себя методическое обеспечение и примеры решения задач, связанные с расчетом сборов с судов в морских портах и внутренних водных бассейнах Российской Федерации.

Предназначены для студентов всех форм обучения по направлению подготовки 26.03.01 «Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства» для дисциплины «Организация грузовой и коммерческой работы на водном транспорте».

Может быть использован в качестве методического обеспечения для подготовки специалистов, магистров и аспирантов по направлениям, связанным с организацией коммерческой работы на водном транспорте.

Рекомендованы к изданию на заседании кафедры транспортной логистики. Протокол № 10 от 11 июня 2019 г.

Рецензент:

Расторгуев И. Е., к.э.н., проф. каф. экономики водного транспорта (ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»)

© ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова», 2019
© Лебедев В.Н., 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
1. СБОРЫ С СУДОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ	6
1.1. Применение портовых сборов в российских морских портах	6
1.2. Примеры расчета отдельных видов портовых сборов	11
1.2.1. Корабельный сбор	11
1.2.2. Канальный сбор	11
1.2.3. Маячный сбор	12
1.2.4. Навигационный сбор	13
1.2.5. Лоцманский сбор	13
1.2.6. Экологический сбор	14
1.2.7. Ледокольный сбор	15
1.2.8. Сбор транспортной безопасности в акватории морского порта ..	15
1.3. Задачи для самостоятельного решения	15
2. СБОРЫ С СУДОВ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ	23
2.1. Применение сборов с судов на внутренних водных путях	23
2.2. Примеры расчета сборов с судов на внутренних водных путях	24
2.2.1. Навигационный сбор	24
2.2.2. Лоцманский сбор	29
2.2.3. Иные видов сборов и плат за услуги с судов	31
2.3. Задачи для самостоятельного решения	33
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	39
ПРИЛОЖЕНИЯ:	
1. Условия применения сборов в морских портах	40
2. Ставки сборов в морских портах	45
3. Условия применения сборов с судов на внутренних водных путях	51
4. Ставки сборов с судов на внутренних водных путях	54
5. Таблицы расстояний по внутренним водным путям	57
6. Ответы на задачи	61

ВВЕДЕНИЕ

Возникновение портовых сборов связано с необходимостью строительства портов и содержания отдельных его структур. Роль портовых сборов как основного источника финансирования затрат портов сохранилась и до настоящего времени в большинстве портов мира. Цели, которые преследовались при их взимании, и уровень портовых сборов всегда определялись экономической политикой государства на каждом историческом этапе развития. Вместе с тем, кроме основной своей функции — возмещения затрат на содержание и развитие портов, сборы в некоторых случаях использовались как оградительные пошлины и налоги. В настоящее время существует большое разнообразие портовых сборов по наименованию, величине и сфере применения.

Услуги, оказываемые портами грузовладельцам, выражаются в переработке прибывающих в порт грузов, а услуги, оказываемые судовладельцам в предоставлении судам возможности свободного входа в порт, выхода из него и обеспечения безопасности пребывания в нем. При этом, предоставляя услуги, порты несут определенные расходы на оплату труда своих работников и содержание средств производства. Компенсация этих расходов по отношению к судовладельцам выражается в сборах с судов сумма которых включается в счет за заход в порт, выставляемый судовладельцу непосредственно или через судового агента. Следует заметить, что издержки судовладельцев за заход судна в порт в конечном итоге относятся на стоимость транспортируемых товаров и тем самым участвуют в формировании их цены в виде фрахта или линейного тарифа. При этом в практике торгового мореплавания по ряду причин сложилось такое положение, при котором морской порт получает определенную часть причитающихся ему сумм через судовладельцев [6].

Принципы начисления и уровни ставок одноименных сборов в отдельных портах мира различны. Более того, различия ставок одноименных портовых сборов, а также принципов и условий их начисления проявляются не только по странам, но и в пределах портов одной отдельно взятой страны.

Методические указания по применению сборов с судов основаны на принципах действующего законодательства Российской Федерации, доку-

ментах Министерства транспорта Российской Федерации (далее – «Минтранс РФ»), Федеральной службы по тарифам (далее – «ФСТ России») и Федеральной антимонопольной службы (далее – «ФАС России»).

В методических указаниях учтены положения Федерального закона «О естественных монополиях» и постановления Правительства РФ «О государственном регулировании и контроле цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей», где определен перечень услуг субъектов естественных монополий в морских и речных портах, а также по использованию инфраструктуры внутренних водных путей цены (тарифы, сборы) на которые регулируются государством [3,10].

Регулирование применения и согласования уровня портовых сборов в Российской Федерации со стороны государства возложено на ФАС России, принявшую полномочия от ФСТ России в 2015 году. ФАС России введены в действие «Правила применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации», а ФСТ России «Правила применения сборов (тарифов) с судов за услуги субъектов естественных монополий в речных портах и по использованию инфраструктуры внутренних водных путей» [4,5].

Ставки сборов формируются субъектами естественных монополий на водном транспорте, проходят согласование в Минтрансе РФ, затем вводятся в действие приказами ФАС России. До 2015 года такие приказы исходили от ФСТ России, некоторые из них действительны по настоящее время. Начиная с 2019 года право утверждать ставки сборов за использование инфраструктуры внутренних водных путей было предоставлено Администрациям внутренних водных бассейнов после согласования с Минтрансом РФ и направления в ФАС России копии документа об установлении (изменении) тарифов на услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей и их экономическое обоснование.

Методические указания по применению сборов с судов предназначены для практических работ по дисциплине «Организация грузовой и коммерческой работы на водном транспорте». Вместе с тем они могут использоваться при обосновании выпускных квалификационных работ, курсовых проектов и иных работ для различных дисциплин направлений бакалавриата и магистратуры.

1. СБОРЫ С СУДОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ

1.1. Применение портовых сборов в российских морских портах

На морском транспорте необходимость применения портовых сборов установлена Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации и Федеральным законом Российской Федерации «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – «Закон о морских портах») [2,9]. В соответствии со статьей 18 Закона о морских портах тарифы на услуги в морском порту, оказываемые субъектами естественных монополий, и правила применения таких тарифов устанавливаются в соответствии с законодательством Российской Федерации о естественных монополиях, а размер оплаты услуг в морском порту, не относящихся к сфере естественных монополий, определяется на основании договоров.

Среди перечня услуг субъектов естественных монополий в морских портах, цены (тарифы, сборы) на которые регулируются государством, есть такие, которые применяются непосредственно к судам, например:

- обеспечение безопасности мореплавания и порядка в порту;
- обеспечение прохода судов по подходным каналам;
- обеспечение лоцманской проводки судов;
- ледокольное обеспечение круглогодичной навигации;
- предоставление судам маячных сооружений и оборудования, створных знаков;
- предоставление судам акватории, рейдов, якорных стоянок и услуги систем управления движением судов в порту и на подходах к нему;
- предоставление причалов;
- обеспечение экологической безопасности в порту;
- обеспечение транспортной безопасности акватории морского порта.

При применении и расчете величины портовых сборов в российских морских портах следует иметь в виду следующее:

- ставки портовых сборов по величине и по составу различаются для каждого морского порта;
- ставки портовых сборов различаются при нахождении судна в заграничном плавании и каботажном плавании;
- ставки портовых сборов различаются в зависимости от типа судна:

- а) наливное;
- б) накатное, наплавное или контейнеровоз;
- в) судно, не относящееся к наливному, накатному, наплавному или контейнеровозу;
 - судно заходит в порт для грузовых/пассажирских операций или проходит порт транзитом;
 - судно имеет российский флаг или иностранный;
 - имеет ли судно на борту мерительное свидетельство;
 - выполняемые в порту грузовые/пассажирские операции имеют коммерческий характер или нет;
 - судно заходит в порт с грузом или без груза;
 - имеет ли судно право на освобождение от уплаты всех или отдельных видов сборов;
 - имеет ли судно право на применение дополнительных поправочных коэффициентов (при работе на линиях, открытых в установленном порядке, при последовательной погрузке либо последовательной выгрузке в нескольких морских портах России, порядковый номер захода для пассажирских судов, продолжительность стоянки в порту при применении экологического сбора и др.). При применении к судну нескольких коэффициентов производится их последовательное умножение;
 - право применять портовые сборы имеет ограниченный круг организаций, относящихся к субъектам естественных монополий, к которым в частности относятся Администрации морских бассейнов и ФГУП «Росморпорт», а также иные организации в отдельных морских портах;
 - Администрации морских портов соответствующих бассейнов (Азовского моря; Балтийского моря; Западной Арктики; Каспийского моря; Охотского моря и Татарского пролива; Приморского края и восточной Арктики; Сахалина, Курил и Камчатки; Черного моря) применяют и взимают только корабельный сбор;
 - ФГУП «Росморпорт» применяет и взимает остальные виды портовых сборов: канальный, маячный, навигационный, включая сбор СУДС, экологический, лоцманский и ледокольный. ФГУП «Росморпорт» имеет филиалы, через которые осуществляет свою деятельность: в Северном бассейне – Архангельский и Мурманский филиалы; в Западном бассейне – Северо-Западный бассейновый филиал; в Южном бассейне – Азово-Черноморский бассейновый, Азовский бассейновый, Астраханский,

Махачкалинский и Сочинский; в Дальневосточном бассейне – Анадырский, Дальневосточный бассейновый, Магаданский, Сахалинский, Ванинский и Петропавловский.

Условия применения портовых сборов приведены в Приложении 1, а ставки портовых сборов в отдельных морских портах в Приложении 2. Следует отметить, что в упомянутых Приложениях нет сведений о применении инвестиционного сбора, который будет взиматься с судовладельцев, суда которых посещают порт или причал, в которые вкладываются большие капитальные вложения по отдельной программе и определенной процедуре ее подтверждения, проводимой на уровне федерального органа исполнительной власти в области транспорта. Размер инвестиционного сбора определяется нормативным правовым актом федерального органа исполнительной власти в области транспорта, которым является Министерство транспорта Российской Федерации, на очередной календарный год и плановый период, составляющий два года, следующих за очередным календарным годом, до 1 ноября года, предшествующего дате начала очередного календарного года взимания сбора. В данном методическом пособии расчет инвестиционного сбора не предусмотрен в связи с отсутствием нормативных документов, но возможен при использовании представленных формул и указаний по их применению.

В общем виде сумма портовых сборов рассчитывается по формуле:

$$P_{сб} = \sum_{i=1}^{i=n} P^i, \text{руб} \quad [1.1]$$

или

$$P_{сб} = P_{кор} + P_{кан} + P_{м} + P_{н}(P_{с}) + P_{эк} + P_{лед} + P_{тб} + P_{л} + P_{и}, \text{руб} \quad [1.2]$$

где $P_{сб}$ — общая сумма портовых сборов, руб;

P^i — ставка i -го портового сбора, руб;

$P_{кор}$ — корабельный сбор, руб;

$P_{кан}$ — канальный сбор, руб;

$P_{м}$ — маячный сбор, руб;

$P_{н}$ — навигационный сбор, руб;

$P_{с}$ — сбор СУДС, руб;

$P_{эк}$ — экологический сбор, руб;

$P_{лед}$ — ледакольный сбор, руб;

$P_{тб}$ — сбор транспортной безопасности в акватории морского порта, руб;

P_l — лоцманский сбор, руб;

P_u — инвестиционный сбор, руб.

Общая формула для расчета отдельного вида портового сбора, кроме лоцманского и инвестиционного сбора, при заходе судна в порт в целях производства грузовых или пассажирских операций, приведена ниже:

$$P^i = w * A * z * k, \text{ руб} \quad [1.3]$$

где P^i — величина отдельного i -го портового сбора, руб;

w — ставка портового сбора при заходе судна в порт, руб/GT;

z — кратость применения портового сбора, ед.;

k — общий поправочный коэффициент к портовому сбору:

$$(k = k_1 * k_2 * \dots * k_n), \text{ ед.} \quad [1.4]$$

где $k_1 * k_2 * \dots * k_n$ дополнительные поправочные коэффициенты, учитывающие работу на линиях, открытых в установленном порядке, последовательность погрузки либо последовательность выгрузки в нескольких морских портах России, порядковый номер захода для пассажирских судов, продолжительность стоянки в порту при применении экологического сбора и др.;

A — основа для установления ставки портовых сборов.

$$A = GT \text{ или} \quad [1.5]$$

$$A = 0,35 L_n B_n H_b, \text{ ед.} \quad [1.6]$$

где GT — валовая вместимость судна, ед.;

L_n — наибольшая длина судна, м;

B_n — наибольшая ширина судна, м;

H_b — высота борта судна, м;

0,35 — поправочный коэффициент, применяемый к произведению $L_n B_n H_b$.

Расчет лоцманского сбора состоит из двух составляющих — сбора за каждую милю лоцманской проводки и сбора за лоцманскую операцию.

Для расчета лоцманского сбора за каждую милю можно пользоваться следующей формулой:

$$P_{л1} = w^1 * \sum L_n * A * k + \sum P_{mp}, \text{ руб} \quad [1.7]$$

где w^1 — ставка за каждую милю проводки судна, руб/миль;

L_n — расстояние проводки судна (при входе в порт, выходе из порта, проходе порта транзитом, переход от причала к причалу), миля;

$\sum P_{mp}$ — суммарная плата за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна, руб.

Для расчета лоцманского сбора за операцию можно пользоваться следующей формулой:

$$P_{л2} = w^2 * \sum N_{on} * A * k + \sum P_{mp}, \text{ руб} \quad [1.8]$$

где w^2 — ставка за лоцманскую операцию, руб/операция;

N_{on} — количество лоцманских операций (постановка на якорь, швартовные бочки; снятие с якоря, швартовной бочки; швартовка к причалу; отшвартовка от причала; ввод и вывод судна из дока, при перетяжке судна вдоль причала с лоцманами на борту), ед.

Общая формула для расчета лоцманского сбора будет выглядеть так:

$$P_{л} = P_{л1} + P_{л2}, \text{ руб} \quad [1.9]$$

где $P_{л1}$ — лоцманский сбор – за каждую милю, руб;

$P_{л2}$ — лоцманский сбор – за операцию, руб

или

$$P_{л} = (w^1 * \sum L_n + w^2 * \sum N_{on}) * A * k + \sum P_{mp}, \text{ руб} \quad [1.10]$$

Ниже приведены примеры расчета отдельных видов сборов и комплексные задачи на применение портовых сборов в морских портах Российской Федерации. Условия применения портовых сборов с судов приведены в Приложении 1, а ставки сборов с судов в Приложении 2.

1.2. Примеры расчета отдельных видов портовых сборов

1.2.1. Корабельный сбор

Пример 1: Танкер под иностранным флагом, имеющий валовую вместимость 21 300 совершил заход в порт Новороссийск с целью погрузки нефти назначением в итальянский порт Генуя. Определить сумму корабельного сбора, которую должен оплатить судовладелец танкера.

Решение: Из правил применения портовых сборов известно, что должна применяться ставка портовых сборов в заграничном плавании при входе в порт и выходе из него (см. Приложение 1). Из таблицы 2.5 Приложения 2 для порта Новороссийск принимается ставка 2,91 руб/GT. Каких-либо льгот или прав на применение добавочных коэффициентов не имеется. Отсюда корабельный сбор рассчитывается:

$$P_{кор} = w * GT * z * k = 2,91 \times 21300 \times 2 \times 1 = 123966 \text{ руб}$$

Пример 2: Танкер смешанного плавания типа «Волгонефть» следуя из речного порта Ярославль проследовал через порт Санкт-Петербург (далее «БП СПб» в порт Роттердам. По мерительному свидетельству валовая вместимость судна составляет 3463. Определить сумму корабельного сбора.

Решение: Из правил применения портовых сборов известно, что должна применяться ставка портовых сборов в заграничном плавании при входе в порт и выходе из него (см. Приложение 1). Из таблицы 2.2 Приложения 2 для порта Санкт-Петербург принимается ставка 2,45 руб/GT. Судно следует из внутренних водных путей в заграничный порт, следовательно требуется остановка в порту для проведения властями портовых формальностей без выполнения грузовых и пассажирских операций коммерческого характера, отсюда судно следует отнести к транзитным судам с применением коэффициента 0,25 к корабельному сбору. Ниже приведен расчет:

$$P_{кор} = w * GT * z * k = 2,45 \times 3463 \times 2 \times 0,25 = 4242,2 \text{ руб}$$

1.2.2. Канальный сбор

Пример 1: Судно смешанного плавания имеющее валовую вместимость 4200 после выгрузки в порту Таганрог проследовало к элеватору порта Волгодонск для погрузки пшеницы назначением в турецкий порт Текирдаг. Определить величину канального сбора при проходе через акваторию порта Ростов-на-Дону.

Решение: Из условий задачи известно, что порт отправления и порт назначения судна являются российскими, следовательно должна применяться ставка каботажного плавания. Судно не относится к наливным, накатным судам и контейнеровозам, т.к. предназначено для перевозки пшеницы навалом. Судно проходит порт Ростов-на-Дону без груза в одну сторону и коэффициент 0,5 к каналному сбору не применяется. Ставка канального сбора принимается из таблицы 2.2 Приложения 2. Канальный сбор рассчитывается:

$$P_{\text{кан}} = w * GT * z * k = 0,91 \times 4200 \times 1 \times 1 = 3822 \text{ руб}$$

Пример 2: Судно имеющее валовую вместимость 3400 после выгрузки в порту Азов проследовало без остановки в порту Ростов-на-Дону на внутренние водные пути России. Определить величину канального сбора, начисляемого в порту Ростов-на-Дону.

Решение: Из условий предыдущей задачи известно, что должна применяться ставка каботажного плавания. Но, согласно примечанию 2 к таблице 2.2 Приложения 2, независимо от того, к какому типу относится судно, при прохождении порта Ростов-на-Дону транзитом оно оплачивает все сборы в порту Азов, поэтому в порту Ростов-на-Дону канальный сбор в этом случае не начисляется, т.е.

$$P_{\text{кан}} = 0 \text{ руб}$$

1.2.3. Маячный сбор

Пример 1: Судно валовой вместимостью 4700 совершило заход в порт Ейск с целью аварийного ремонта главного двигателя. Рассчитать величину маячного сбора.

Решение: Из п. 6 Приложения 1 ясно, что в данном случае маячный сбор не начисляется, т.е. $P_{\text{м}} = 0$ руб

Пример 2: Судно имеющее наибольшую длину 80 м, наибольшую ширину корпуса 12 м и высоту борта 5 м совершило заход в порт Ейск в балласте (без груза) с целью погрузки оборудования назначением в один из портов, расположенных на внутренних водных путях России. Мерительного свидетельства на судне не имеется. Рассчитать величину маячного сбора.

Решение: Из условий задачи можно предположить, что судно не относится к наливным, накатным судам и контейнеровозам и должна применяться ставка для судна в каботажном плавании. Маячный сбор в данном случае рассчитывается:

$$P_m = w * 0,35 L_n B_n H_{\sigma} * z * k = (0,07 + 0,07) \times 0,35 \times (80 \times 12 \times 5) \times 1 = 672 \text{ руб}$$

1.2.4. Навигационный сбор

Пример 1: Контейнеровоз валовой вместимостью 16575, работающий на линии Иокогама - Владивосток совершил заход в порт Владивосток. После окончания грузовых операций через 2 суток вышел из порта назначением на Иокогаму. Рассчитать величину навигационного сбора.

Решение: В данной задаче необходимо учитывать коэффициент, применяемый для линейных судов, как на вход, так и на выход судна из порта. Навигационный сбор рассчитывается:

$$P_n = w * GT * z * k = 5,57 \times 16575 \times 2 \times 0,8 = 147716,4 \text{ руб}$$

Пример 2: Танкер валовой вместимостью 49597 следуя из порта Витино встал на якорь с лоцманом на борту на внешнем перегрузочном комплексе порта Мурманск и после завершения грузовых операций снялся с якоря и с лоцманом на борту направился на внутренний рейд порта Мурманск для пополнения судовых запасов, а по истечении 2 суток направился балластным рейсом в порт Витино. Рассчитать величину навигационного сбора.

Решение: Согласно условий применения портовых сборов для судов, заходящих с моря на внешний рейд на подходах к порту и выходящих с него в море, а также судов, заходящих в порт без осуществления в порту операций с грузами и обслуживания пассажиров применяется навигационный сбор в части СУДС. Поэтому в данном случае навигационный сбор рассчитывается в части СУДС:

$$P_c = w * GT * z * k = 0,48 \times 49597 \times 2 \times 1 = 47613,12 \text{ руб}$$

1.2.5. Лоцманский сбор

Пример 1: Пассажирский теплоход «Викинг Синдерелла» в заграничном плавании зашел в Пассажирский порт Санкт-Петербург и во время стоянки выполнил перестановку на соседний причал пассажирского порта с лоцманом на борту. Валовая вместимость судна 46398. Расстояние внепортовой лоцманской проводки 25 миль. Общие транспортные расходы на доставку лоцманов составили 1200 руб. Выполнить расчет лоцманского сбора.

Решение: Согласно условий применения портовых сборов пассажирское судно валовой вместимости более 40 000 GT считается равным валовой

вместимости 40 000 GT. Ставка за каждую милю лоцманской проводки судна и за лоцманскую операцию приняты по табл. 2.1 Приложения 2. Расчет проводится по формуле 1.10.

$$P_{\text{л}} = (w^1 * \sum L_n + w^2 * \sum N_{\text{он}}) * A * k + \sum P_{\text{мп}} = [0,16 \times (25 + 25) + 1,04 * (1 + 1 + 1)] \times 40000 * 1 + 1200 = (8 + 3,12) \times 40000 + 1200 = 446000 \text{ руб}$$

Пример 2: Контейнеровоз, работающий на линии Владивосток - Киото, зашел в порт Владивосток по Шкотовскому фарватеру, имеющему длину 4,6 мили и через 2 суток вышел в обратном направлении. Перешвартовок судна в порту во время стоянки не было. Валовая вместимость судна 36400. Транс-портные расходы при доставке лоцмана 1136 руб. Выполнить расчет лоцманского сбора.

Решение: Согласно условий применения портовых сборов учитывается линейная скидка с коэффициентом 0,8. Применяя формулу 1.10 получим:

$$P_{\text{л}} = P_{\text{л1}} + P_{\text{л2}} = (0,40 \times 4,6 \times 2 + 0,51 \times 2) \times 36400 \times 0,8 + 1136 = 138000 \text{ руб}$$

1.2.6. Экологический сбор

Пример 1: Судно, имеющее валовую вместимость 1380, пришло в морской порт «Большой порт Санкт-Петербург» (далее «БП СПб») из порта Калининград с грузом оборудования. После выгрузки судно было погружено пиломатериалами назначением в польский порт Гданьск. Судно простояло в порту 12 суток. Определить размер экологического сбора.

Решение: Согласно условий применения портовых сборов экологический сбор уплачивается по рейсу каким судно зашло в порт, а значит по каботажной ставке. Кроме того, в расчет принимается величина валовой вместимости, равная 1400 и коэффициент 1,3.

$$P_{\text{эк}} = w * GT * z * k = 0,24 \times 1400 \times 1 \times 1,3 = 436,8 \text{ руб}$$

Пример 2:

Танкер следует из внутренних водных путей назначением в порт Высоцк через морской порт БП СПб без остановки в порту. Танкер имеет валовую вместимость 3566. Определить размер экологического сбора.

Решение: Согласно условий применения портовых сборов с судов, проходящих транзитом через порт, экологический сбор взимается один раз с коэффициентом 0,5 отсюда

$$P_{\text{эк}} = w * GT * z * k = 0,26 \times 3566 \times 1 \times 0,5 = 463,58 \text{ руб}$$

1.2.7. Ледокольный сбор

Пример 1: Судно типа «РО-РО», работающее на морской линии, прибыло 24 апреля на причал морского порта БП СПб и, простояв под грузовыми операциями 2 суток, вышло в заграничный рейс. Судно имеет валовую вместимость 8400, ледовое усиление класса Arc4. Определить величину ледокольного сбора.

Решение: Согласно условий применения портовых сборов ледокольный сбор рассчитывается дважды, т.е. за вход в порт и выход из порта исходя из сезона. Учитывается линейная скидка, но класс ледового усиления и время стоянки в порту не учитываются. В данном случае ледокольный сбор рассчитывается по зимней ставке:

$$P_{\text{лед}} = w * GT * z * k = 6,36 \times 8400 \times 2 \times 0,8 = 85478.4 \text{ руб}$$

Пример 2: Пассажирское судно, имеющее ледовое усиление класса Ice3 совершая круизный рейс по российским портам Азовского моря прибыло 25 июня в порт Ейск, где простояло 2 суток. Судно имеет валовую вместимость 2400. Определить величину ледокольного сбора.

Решение: Согласно условий применения портовых сборов ледокольный сбор рассчитывается дважды, т.е. за вход и выход исходя из сезона. Сезон, время стоянки в порту и класс ледового усиления не учитываются. В данном случае ледокольный сбор рассчитывается:

$$P_{\text{лед}} = w * GT * z * k = 8,47 \times 2400 \times 2 \times 1 = 40656 \text{ руб}$$

1.2.8. Сбор транспортной безопасности в акватории морского порта

Пример 1: Танкер имеющий валовую вместимость 10500 совершил заход в порт Де-Кастри с целью погрузки сырой нефти назначением в китайский порт Шанхай. Определить величину сбора транспортной безопасности в акватории морского порта.

$$\text{Решение: } P_{\text{тб}} = w * GT * z * k = 1,21 \times 10500 \times 2 \times 1 = 25410 \text{ руб}$$

1.3. Задачи для самостоятельного решения

1. Судно в заграничном плавании прибыло 27 июля с грузом оборудования из порта Гамбург в порт БП СПб. После выгрузки оборудования судно перешло на другой причал для погрузки металлопродукции назначением в порт Роттердам. Расстояние обязательной лоцманской проводки на вход в

порт - 24 мили, на выход – 27 миль, между причалами с переходом по акватории порта – 3 мили. Транспортные расходы на доставку лоцмана 968 руб. Судно простояло в порту 11 суток, валовая вместимость судна - 4500. Определить общую сумму портовых сборов в морском порту БП СПб.

2. Судно-лесовоз пришло 3 апреля из порта Таллинн в лесной порт Санкт-Петербурга без груза для погрузки пиломатериалов назначением в порт Калининград. Расстояние от приемного буя до причала 26 миль. Лоцманская проводка обязательна. Транспортные расходы на доставку лоцмана составили 1120 руб. Судно простояло в порту 3 суток. Валовая вместимость судна - 5600. Определить общую сумму портовых сборов в морском порту БП СПб.

3. Универсальное судно пришло 24 мая без груза из Выборга в Санкт-Петербург для погрузки минеральных удобрений назначением в порт Ольборг. Расстояние от приемного буя до причала 26 миль. Лоцманская проводка обязательна. Транспортные расходы на доставку лоцмана составили 244 руб. Судно простояло в порту 4 суток. Валовая вместимость судна - 2300. Определить общую сумму портовых сборов в морском порту БП СПб.

4. Универсальное судно пришло 26 сентября с грузом оборудования из порта Калининград в Санкт-Петербург для выгрузки и дальнейшей погрузки на этом же причале стальных рулонов назначением в порт Антверпен. Расстояние от приемного буя до причала 27 миль. Лоцманская проводка обязательна. Судно простояло в порту 12 суток. В процессе погрузки имело место перешвартовки судна вдоль причала с лоцманом на борту. Валовая вместимость судна - 5700. Транспортные расходы на доставку лоцмана составили 634,6 руб. Определить общую сумму портовых сборов в морском порту БП СПб.

5. Судно-контейнеровоз, работающее на фидерной линии Гамбург-Санкт-Петербург пришло в порт Санкт-Петербург 2 декабря и простояло 2 суток под выгрузкой и погрузкой на контейнерном терминале. Для погрузки судно с лоцманом на борту было перешвартовано на другой причал без выхода на акваторию порта. Валовая вместимость судна - 14300. Расстояние от приемного буя до причала контейнерного терминала 25 миль. Транспортные расходы на доставку лоцмана составили 689,4 руб. Лоцманская проводка обязательна. Определить общую сумму портовых сборов в морском порту БП СПб.

6. Судно смешанного плавания проследовало 12 июля через порт Санкт-Петербург из Самары с грузом сульфат аммония назначением в один из портов Великобритании с остановкой у причала № 7 порта для проведения пограничного и таможенного досмотра. Расстояние проводки судна морским лоцманом от причала № 7 до приемного буя 27 миль, от Благовещенского моста до причала №7 проводку судна осуществлял речной лоцман. Лоцманская проводка обязательна. Валовая вместимость судна - 4200. Транспортные расходы на доставку лоцмана 757 руб. Определить общую сумму портовых сборов в морском порту БП СПб, отражаемую в дисбурсментском счете морского агента.

7. Танкер смешанного плавания типа «Волго-нефть» следует в балласте из внутренних водных путей без остановки в порту Санкт-Петербург назначением в порт Высоцк для погрузки дизельного топлива. Расстояние обязательной лоцманской проводки 30 миль. Транспортные расходы на доставку лоцмана составили 278,5 руб. Валовая вместимость судна 4100. Определить общую сумму портовых сборов в морском порту БП СПб.

8. Научно-исследовательское судно валовой вместимостью 7200, в рейсе имевшее заход в иностранный порт, зашло в порт Санкт-Петербург 14 мая и простояло в порту 28 суток без производства грузовых и пассажирских операций коммерческого характера и затем вышло в новый заграничный рейс. Расстояние обязательной лоцманской проводки от приемного буя до причала 25 миль. В процессе стоянки имело место 2 перешвартовки судна: одна вдоль причала с лоцманом на борту, вторая с выходом в канал и переходом 1 мили. Расстояние лоцманской проводки на выход судна из порта 26 миль. Транспортные расходы на доставку лоцмана составили 544 руб. Определить общую сумму портовых сборов в морском порту БП СПб.

9. Пассажирское судно, работающее на линии Санкт-Петербург – Хельсинки совершило согласно расписания очередной заход в Пассажирский порт Санкт-Петербург и простояло 2 суток. Расстояние обязательной лоцманской проводки 26 миль. Транспортные расходы на доставку лоцмана не учитывать. Валовая вместимость судна - 26000. Определить общую сумму портовых сборов в порту Санкт-Петербург.

10. Пассажирское круизное судно следуя из Стокгольма 2 июня совершило первый заход в текущем году в Пассажирский порт Санкт-Петербург, где простояло 4 суток, затем проследовало в порт Хельсинки. Пассажирских операций судно в порту не выполняло. Расстояние

обязательной лоцманской проводки 26 миль. Транспортные расходы на доставку лоцмана составили 1262,5 руб. Валовая вместимость судна - 18500. Определить общую сумму портовых сборов в порту Санкт-Петербург.

11. Судно с грузом из Калининграда совершило в июне месяце заход на 14 причал порта Санкт-Петербург. После выгрузки судно вышло из порта с лоцманом на борту для производства девиационных работ, а затем проследовало в Лесной порт для погрузки пиломатериалов назначением в Дордрехт. В общей сложности судно простояло в порту 7 суток. Расстояние обязательной лоцманской проводки от приемного буя до причала № 14 - 26 миль, до причала Лесного порта - 25 миль, от причала до места девиационных работ 15 миль. Транспортные расходы на доставку лоцмана 1177 руб. Валовая вместимость судна 4100. Определить общую сумму портовых сборов в порту Санкт-Петербург.

12. Танкер смешанного плавания с грузом проследовал из Рыбинска через Большой порт Санкт-Петербург и останавливалось у причала только для проведения пограничных и таможенных формальностей. Общее расстояние обязательной лоцманской проводки 30 миль. Транспортные расходы на доставку лоцмана 421,5 руб. Валовая вместимость судна 5300 ед. Определить общую сумму портовых сборов в порту Санкт-Петербург.

13. Буксирное судно с груженой несамоходной баржей «Балтика», имеющие класс R2-RSN, в рейсе заграничного плавания 26 августа зашло с моря в порт Санкт-Петербург и остановилось у причала для проведения пограничных и таможенных формальностей и затем проследовало в реку Нева под проводкой лоцмана. Транспортные расходы на доставку лоцмана 354,6 руб. Общее расстояние лоцманской проводки 30 миль. Размеры буксира и баржи равны соответственно: наибольшая длина – 47 и 83 м, наибольшая ширина – 10 и 16,5 м, высота борта – 3,5 и 3,3. Валовая вместимость буксира и баржи соответственно равны 680 и 1200. Судовые сборы в порту не сдавались. Определить общую сумму портовых сборов в морском порту БП СПб.

14. Танкер зашло в порт Новороссийск из порта Сантьяго-де-Куба для выгрузки сахара-сырца на причале внутренней гавани и погрузки нефтепродуктов на причале Шесхарис назначением на Валлетту (Мальта). Расстояние лоцманской проводки от приемного буя до внутренней гавани 7 миль, до причала Шесхарис 5 миль, а между причалами погрузки и выгрузки 2 мили. Транспортные расходы на доставку лоцмана не учитывать. Судно

простояло в порту 11 суток. Валовая вместимость судна 35000. Определить общую сумму портовых сборов в порту Новороссийск.

15. Судно смешанного плавания валовой вместимостью 3900 следуя в балласте из внутренних водных путей зашло без лоцмана в порт Ростов-на-Дону 25 августа для погрузки пиломатериалов в турецкий порт Гемлик. Судно простояло под погрузкой 2 суток. Для выхода в море был заказан лоцман. Расстояние обязательной лоцманской проводки от порта до приемного буя АДМК 48 миль. Транспортные расходы на доставку лоцмана 863 руб. Определить общую сумму портовых сборов в морском порту Ростов-на-Дону.

16. Танкер смешанного плавания валовой вместимостью 4600 следует в порт Валетта из порта Саратов с грузом сырой нефти. Определить общую сумму портовых сборов, которые необходимо оплатить судовладельцу при прохождении 21 мая акватории порта Ростов-на-Дону. Расстояние обязательной морской лоцманской проводки 48 миль. Транспортные расходы лоцмана не учитывать.

17. Судно смешанного плавания, имеющее класс М-СП, проследовало 12 сентября из порта Таганрог с грузом удобрений в порт Ейск и для последующей погрузки на другом причале лесного груза назначением в болгарский порт Варна. Судно имеет валовую вместимость 3800 и простояло в порту 4 суток. Расстояние лоцманской проводки 2 мили. Заход в порт и выход из порта произведен с лоцманом на борту. Транспортные расходы на доставку лоцмана 1388 руб. Определить общую сумму портовых сборов в порту Ейск.

18. Контейнеровоз имеющий валовую вместимость 17000, работающий на контейнерной линии совершило очередной заход в заграничном рейсе в порт Мурманск для выгрузки и погрузки контейнеров. Судно простояло в порту 3 суток. Расстояние лоцманской проводки 20 миль. После выгрузки судно было перешвартовано на другой причал без выхода в акваторию порта. Транспортные расходы на доставку лоцмана при внепортовой проводке составили 702 руб., а при внутрипортовых операциях 310 руб. Определить общую сумму портовых сборов в порту Мурманск.

19. Танкер, имеющий валовую вместимость 53000, совершил заход в порт Де-Кастри без груза с целью погрузки нефтепродуктов назначением в японский порт Иокогама. Подход к причалу и отход от причала погрузки осуществлялся с лоцманом на борту. Расстояние лоцманской проводки 4

мили. Транспортные расходы на доставку лоцмана не учитывать. Судно простояло в порту 14 суток. Определить общую сумму портовых сборов в порту Де-Кастри.

20. Судно смешанного плавания с грузом круглого леса проследовало без остановки акваторию морского порта Санкт-Петербург из внутренних водных путей в порт Выборг. Судно имеет валовую вместимость 1400. Расстояние лоцманской проводки 30 миль, Транспортные расходы на доставку лоцмана 523 руб. Судовые отходы в порту не сдавались. Определить общую сумму портовых сборов в морском порту БП СПб.

21. Танкер, имеющий валовую вместимость 23000, вышел из порта Варандей с грузом сырой нефти для выгрузки в два порта назначения, первоначально в порт Архангельск, затем в Мурманск. На внешнем рейде порта Мурманск с танкера груз сырой нефти был перегружен в судно-накопитель, затем танкер совершил заход в порт Мурманск для смены экипажа и пополнения запасов. Для швартовки к накопителю был вызван лоцман. Заход в порт и выход из порта также осуществлялись с лоцманом на борту. По истечении 2 суток танкер вышел из порта без груза назначением в порт Варандей. Расстояние лоцманской проводки от внешнего рейда до причала порта 22 мили. Транспортные расходы на доставку лоцмана 1190 руб. Определить общую сумму портовых сборов в порту Мурманск.

22. Судно накатного типа, имеющее пассажирское свидетельство и валовую вместимость 12500, работает на линии Ванино - Холмск совершило очередной заход в порт Холмск для выгрузки и погрузки подвижной техники и пассажиров. Судно простояло в порту 4 часа. Судно заходило в порт и выходило из порта по фарватеру Южной гавани. Расстояние обязательной лоцманской проводки 3 мили. Транспортные расходы на доставку лоцмана составили 650 руб. Определить общую сумму портовых сборов в порту Холмск.

23. Контейнеровоз, имеющее валовую вместимость 37000, работающее на линии Владивосток – Гонконг, совершило очередной заход в заграничном рейсе в порт Владивосток для выгрузки и погрузки универсальных контейнеров. Судно простояло в порту 10 часов. Судно заходило в порт и выходило из порта по фарватеру, имеющему длину 4 мили. Транспортные расходы на доставку лоцмана составили 548 руб. Определить общую сумму портовых сборов в порту Владивосток.

24. Барже-буксирный состав совершил очередной рейс с морским песком из района добычи в Финском заливе и выгрузкой на причал Турухтанных островов порта Санкт-Петербург в целях обслуживания объектов инфраструктуры морского порта. Размеры состава: наибольшая длина 95 м, наибольшая ширина 10 м, высота борта 4 м. Судно последовало без лоцмана на борту и простояло на причале под выгрузкой 8 часов, затем снова вышло к месту погрузки песка без лоцмана на борту. Судно-буксировщик имеет разрешение на многократный выход из порта и вход в порт. Определить общую сумму портовых сборов в порту Санкт-Петербург.

25. Прогулочное судно, имеющее разрешение на плавании в акватории порта, совершило очередной рейс от причала на набережной Маарова города Санкт-Петербург с выходом в Невскую губу Финского залива и с заходом на причал Петродворец в августе месяце без лоцмана на борту. Судно не имеет мерительного свидетельства. Наибольшие габариты судна: длина судна составляет 62 м, ширина – 12 м, высота борта 4.5 м. Определить общую сумму портовых сборов в морском порту БП СПб.

26. Танкер валовой вместимостью 20000 ед. совершило заход в порт Новороссийск для погрузки нефтепродуктов назначением в один из иностранный порт. Танкер имеет изолированные балластные танки, но об этом указаний в мерительном свидетельстве нет. Расстояние лоцманской проводки 5 миль. Определить общую сумму портовых сборов.

27. Иностранное грузовое судно типа балкер валовой вместимостью 10000 ед. совершило заход в порт Новороссийск с целью аварийного ремонта главного двигателя. Никаких грузовых операций в порту не совершалось и после окончания ремонта судно покинуло порт. Расстояние лоцманской проводки 7 миль. Определить общую сумму портовых сборов.

28. Научное судно под российским флагом совершило заход в порт Владивосток для длительной стоянки в порту. Судно имеет значение валовой вместимости 25000. Расстояние обязательной лоцманской проводки 4 мили. Последний порт захода Петропавловск-Камчатский. Определить величину портовых сборов на заход в порт.

29. Танкер в заграничии зашел в порт Ейск в целях снятия больного члена экипажа на берег и пополнения судовых запасов без осуществления в порту грузовых операций. После этого судно покинуло порт для продолжения рейса. Валовая вместимость танкера 5000 ед. Расстояние

лоцманской проводки 2 мили. Определить величину портовых сборов, применимых к танкеру.

30. В порт Де-Кастри зашло поисково-спасательное судно под российским флагом для пополнения судовых запасов, без осуществления грузовых операций и не используемое в коммерческих целях. Валовая вместимость судна 1200. Расстояние лоцманской проводки в порту 4 мили. По истечении одних суток судно покинуло порт. Определить величину портовых сборов.

2. СБОРЫ С СУДОВ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

2.1. Применение сборов с судов на внутренних водных путях*

Тарифная система на внутреннем водном транспорте определяется статьей 6 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее – «КВВТ РФ») [1]. В соответствии с этой статьей (тарифы) с судов за услуги в речном порту, а также сборы (тарифы) с судов за услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, оказываемые субъектами естественных монополий, перечень таких сборов (тарифов) и правила их применения устанавливаются в соответствии с законодательством о естественных монополиях. Размер платы за услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей и услуги в речных портах, не относящиеся к сфере естественных монополий, определяется на основании договоров.

Среди перечня услуг субъектов естественных монополий в речных портах и по использованию инфраструктуры внутренних водных путей цены (тарифы, сборы) на которые регулируются государством имеются те, которые относятся непосредственно к судам, это:

- обеспечение безопасности плавания и порядка в порту;
- предоставление судам рейдов, якорных стоянок, защитных сооружений и причалов порта;
- обеспечение лоцманской проводки судов (внутрипортовая проводка);
- обеспечение безопасности плавания судов по внутренним водным путям;
- навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов по внутренним водным путям;
- обеспечение лоцманской проводки судов;
- ледокольное обеспечение в зимних условиях навигации;
- обеспечение прохода судов по судоходным гидротехническим сооружениям;
- обеспечение прохода иностранных судов по внутренним водным путям.

Условия применения сборов с судов на внутренних водных путях представлены в Приложении 3. Начиная с 2019 года ставки сборов и плат за

услуги субъектов естественных монополий на внутреннем водном транспорте вводятся приказами ФБУ в границах относящихся к ним бассейна. В методических указаниях представлены по отдельным

2.2. Примеры расчета сборов с судов на внутренних водных путях

2.2.1. Навигационный сбор

Навигационный сбор взимается за услуги субъектов естественных монополий по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, под которыми понимаются услуги по обеспечению безопасности плавания судов по внутренним водным путям.

Основой для расчета в рамках данных Методических указаний служит Приложение 3, в котором изложены условия применения сборов (тарифов) с судов на внутренних водных путях, и Приложение 4, в котором указаны ставки сборов (тарифов) с судов на внутренних водных путях.

Право взимания навигационного сбора имеют Администрации бассейнов внутренних водных путей, которые относятся к субъектам естественных монополий. Поэтому при решении задач, связанных с определением навигационного сбора, необходимо правильно установить границы водных бассейнов по которым следует судно и ставки навигационного сбора, относящихся к соответствующему бассейну.

Границы между внутренними водными бассейнами можно определить по Прейскуранту № 4-р, а в рамках настоящих Методических указаний по Приложению 5 [7,8].

Условный объем судна, согласно условий применения сборов (тарифов) с судов на внутренних водных путях (см. Приложение 3) определяется по формуле:

$$M = L_n * B_n * H_{\delta}, \text{ руб} \quad (2.1.)$$

где M — условный объем судна, м³;

L_n — наибольшая длина судна, м;

B_n — наибольшая ширина судна, м;

H_{δ} — высота борта судна, м.

Сумма навигационного сбора определяется по формуле:

$$C_n = \sum_{i=1}^{i=n} 0,001 \times M \times L_i \times d_i, \text{ руб} \quad (2.2.)$$

где C_n — сумма навигационного сбора, руб;

M — условный объем судна, м³;

L_i — длина отдельного i -го участка пути, км;

d_i — ставка навигационного сбора на i -м участке пути, руб/1000м³х1км

Ниже приведены примеры расчета навигационного сбора для наиболее характерных случаев.

Пример 1. Определить сумму навигационного сбора с судна, имеющего наибольшие длину 93,8 м, ширину 13,2 м и высоту борта 4,8 м за проход из порта Казань в порт Самара.

Решение: 1) Из Приложения 5 уточняется, что порты Казань и Самара находятся в Волжском бассейне. Расстояние между ними составляет 425 км, оно определяется по Тарифному руководству № 4-Р или Приложению 5.

2) Условный объем судна определяется: $M = 93,8 \times 13,2 \times 4,8 = 5943 \text{ м}^3$.

3) Для участка Казань – Самара принимается ставка 1,429 руб/1000м³х1км,

4) Сумма навигационного сбора: $C_n = 0,001 \times 5943 \times 425 \times 1,429 = 3609,3 \text{ руб}$.

Пример 2. Определить сумму навигационного сбора с судна, имеющего наибольшие длину 104 м, ширину 13 м и высоту борта 5,5 м за проход из порта Казань в порт Ярославль.

Решение: 1) Из Приложения 5 уточняется, что порты Казань и Ярославль находятся в Волжском бассейне, а расстояние между ними составляет 787 км. Расстояние определяется по Тарифному руководству № 4-Р или Приложению 5.

Вместе с тем, из Приложения 4 видно, что на указанном направлении применяется две ставки навигационного сбора, в том числе повышенная ставка на участке Нижний Новгород – Городец, входящем составной частью участка Казань – Ярославль. Расстояние на участке Нижний Новгород – Городец составляет 54 км.

2) Условный объем судна определяется: $M = 104 \times 13 \times 5,5 = 7436 \text{ м}^3$.

3) Из Приложения 4 для участка Нижний Новгород – Городец принимается ставка 2,474 руб/1000м³х1км, а для участка Казань – Ярославль (без участка Нижний Новгород – Городец) ставка 1,429 руб/1000м³ х 1км.

4) Сумма навигационного сбора: $C_n = 0,001 \times 7436 \times [2,474 \times 54 + (787-54) \times 1,429] = 0,001 \times 7436 \times 1181,05 = 8782,3$ руб.

Пример 3. Определить сумму навигационного сбора с судна, имеющего наибольшие длину 70 м, ширину 10 м и высоту борта 4 м, за проход из порта Кострома в порт Камбарка.

Решение: 1) Из Приложения 5 уточняется, что порт Кострома относится к Волжскому бассейну, а порт Камбарка к Камскому бассейну. Общее расстояние между ними составляет 1219 км, оно определяется по Тарифному руководству № 4-Р или Приложению 5. Вместе с тем, для расчета суммы навигационного сбора необходимо определить навигационный сбор взимаемый по отдельным бассейнам и расстояниям по отдельным участкам пути:

— расстояние в границах Волжского бассейна (Кострома – Камское Устье - устье р. Вятка) $L_1 = 973$ км;

— расстояние в границах Камского бассейна (устье р. Вятка – Камбарка) $L_2 = 246$ км;

— расстояние между п. Нижний Новгород и Городец: $L_2 = 54$ км.

2) Условный объем судна определяется: $M = 70 \times 10 \times 4 = 2800 \text{ м}^3$.

3) Сумма навигационного сбора, которая будет включена в счет ФБУ «Администрация Волжского бассейна» для предъявления владельцу судна: $C_n = 0,001 \times 2800 \times [(2,474 \times 54) + 1,429 (973 - 54)] = 4051,2$ руб.

4) Сумма навигационного сбора, которая будет включена в счет ФБУ «Администрация «Камводпуть»» для предъявления владельцу судна: $C_n = 0,001 \times 2800 \times 246 \times 1,764 = 1215,0$ руб.

5) Общая сумма навигационного сбора, которую следует оплатить владельцу судна за проход судна от порта Кострома до порта Камбарка рассчитывается следующим образом:
 $C_n = 4051,2 + 1215,0 = 5266,2$ руб.

Пример 4. Определить сумму навигационного сбора с судна, имеющего наибольшие длину 44 м, ширину 7,66 м и высоту борта 1,82 м, за проход из порта Серпухов в порт Тверь.

Решение: 1) Из Приложения 5 уточняется, что порты Серпухов и Тверь относятся к бассейну, относящемуся к ФГБУ «Канал имени Москвы», а общее расстояние между ними составляет 560 км, оно определено по

Тарифному руководству № 4-Р или Приложению 5. Следует заметить, что это расстояние значительно короче расстояния при следовании из Серпухова по р. Ока до Нижнего Новгорода, затем по р. Волга до Рыбинска, через Рыбинское водохранилище и вверх по р. Волга.

Из приложения 4 видно, что:

а) ставка навигационного сбора $2,098 \text{ руб}/1000\text{м}^3 \times 1\text{км}$ распространяется на участок Сейма и Северка (шлюз), в который входит сумма расстояний Серпухов - Щурово и Щурово – Северка $121 + 15 = 136 \text{ км}$;

б) ставка навигационного сбора $1,27 \text{ руб}/1000\text{м}^3 \times 1\text{км}$ распространяется на участки Северка – Южный порт, Южный порт - Дубна и Дубна – Тверь $138 + 172 + 114 = 424 \text{ км}$.

2) Условный объем судна определяется: $M = 44 \times 7,66 \times 1,82 = 613 \text{ м}^3$.

3) Сумма навигационного сбора, которая будет включена в счет ФГБУ «Канал имени Москвы» для предъявления владельцу судна:

$C_n = 0,001 \times 613 \times [(2,098 \times 136) + (1,27 \times 424)] = 0,613 \times 823,8 = 505,0 \text{ руб}$.

Пример 5. Определить общую сумму навигационного сбора, взимаемого за услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо будет оплатить владельцу судна смешанного плавания, которое следует с грузом гранитных плит из финского порта Мянтюлуотто в итальянский порт Марина-ди-Каррара под российским флагом. Судно имеет наибольшие длину 114 м, ширину 13 м и высоту борта 6 м.

Решение: 1) В первую очередь необходимо отметить, что внутренние водные пути на маршруте следования судна ограничены со стороны Балтийского морского бассейна Благовещенским мостом через р. Нева в городе Санкт-Петербург, а на юге пунктом Аксай, находящемся на р. Дон. Первоначально, в целях контроля определяется общее расстояние между указанными пунктами по Тарифному руководству № 4-Р или Приложению 5, которое составляет 3684 км. Здесь же уточняется, что на пути следования судно будет последовательно проходить бассейны, относящиеся к: ФБУ «Администрация «Волго-Балт»»; ФБУ «Администрация «Беломорканал»»; ФГБУ «Канал имени Москвы»; ФБУ «Администрация Волжского бассейна»; ФБУ «Администрация «Волго-Дон»» и ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».

Для расчета общей суммы навигационного сбора необходимо определить величину навигационного сбора, взимаемого по отдельным бассейнам и расстояниям по отдельным участкам пути:

а) в границах ФБУ «Администрация «Волго-Балт»»:

Санкт-Петербург (Благовещенский мост) — Шлиссельбург: $L_1 = 69$ км;
 $d_1 = 29,098$ руб/1000м³х1км;

Шлиссельбург — Вознесенье: $L_2 = 367$ км; $d_2 = 3,212$ руб/1000м³х1км;
устье р. Вытегра — Череповец (Торово): $L_3 = 380$ км;
 $d_3 = 1,728$ руб/1000м³х1км;

б) в границах ФБУ «Администрация «Беломорканал»»:

Вознесенье — устье р. Вытегра: $L_4 = 53$ км; $d_4 = 1,521$ руб/1000м³х1км;

в) в границах ФГБУ «Канал имени Москвы»:

Череповец (Торово) — Колхозник (пос. Хопылево): $L_5 = 140$ км;
 $d_5 = 1,27$ руб/1000м³х1км;

г) в границах ФБУ «Администрация Волжского бассейна»:

Колхозник (пос. Хопылево) — Красноармейск (без участка Нижний Новгород – Городец): $L_6 = 2142 - 54 = 2088$ км; $d_6 = 1,429$ руб/1000м³х1км;

Городец — Нижний Новгород: $L_7 = 54$ км; $d_7 = 2,474$ руб/1000м³х1км;

д) в границах ФБУ «Администрация «Волго-Дон»»:

Красноармейск — шлюз № 14: $L_8 = 280$ км; $d_8 = 2,323$ руб/1000м³х1км;

е) в границах ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация»:

Шлюз № 14 — Аксай: $L_9 = 253$ км; $d_9 = 0,863$ руб/1000м³х1км;

2) Условный объем судна определяется: $M = 114 \times 13 \times 6 = 8892$ м³.

3) Сумма навигационного сбора, которая будет включена в счета отдельных администраций бассейнов внутренних водных путей:

а) в границах ФБУ «Администрация «Волго-Балт»»:

$C_n = 0,001 \times 8892 \times [(29,098 \times 69) + (3,212 \times 367) + (1,728 \times 380)] = 34173,8$ руб;

б) в границах ФБУ «Администрация «Беломорканал»»:

$C_n = 0,001 \times 8892 \times 1,521 \times 53 = 716,8$ руб;

в) в границах ФГБУ «Канал имени Москвы»:

$C_n = 0,001 \times 8892 \times 1,27 \times 140 = 1581,0$ руб;

г) в границах ФБУ «Администрация Волжского бассейна»:

$C_n = 0,001 \times 8892 \times [(2,474 \times 54) + (1,429 \times 2088)] = 27719,5$ руб;

д) в границах ФБУ «Администрация «Волго-Дон»»:

$C_n = 0,001 \times 8892 \times 2,323 \times 280 = 5783,7$ руб;

е) в границах ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация»:

$$C_n = 0,001 \times 8892 \times 0,863 \times 253 = 1941,5 \text{ руб.}$$

5) Общая сумма навигационного сбора, которую следует оплатить владельцу судна за проход судна от Санкт-Петербурга до п. Аксай составит:
 $C_n = 34173,8 + 716,8 + 1581,0 + 27719,5 + 5783,7 + 1941,5 = 71916,3 \text{ руб.}$

2.2.2. Лоцманский сбор

Расчет лоцманского сбора в рамках настоящих Методических указаний основан на использовании Приложения 3 и Приложения 4, которые определяют соответственно условия применения сборов с судов и ставки лоцманского сбора на определенных участках пути.

К участкам обязательной лоцманской проводки в европейской части России относятся:

— река Нева от 1358 км до 1385 км — для судов, проходящих Санкт-Петербургские мосты и от 1318 км до 1358 км — для судов без двойных бортов и двойного дна, груженых нефтепродуктами или другими наливными опасными грузами;

— канал имени Москвы и Москворецкая система, Волго—Донской судоходный канал, Волго-Балтийский водный путь от Санкт-Петербурга до Череповца и Беломорско—Балтийский канал — для судов, перевозящих взрывчатые, ядовитые, радиоактивные вещества и боеприпасы;

— на всех участках ВВП — для судов, осуществляющих буксировку/толкание спецобъектов;

— по ВВП России на установленном маршруте для иностранных судов.

Следует отметить, что по правилам, действующим на внутреннем водном транспорте, судно может проходить участки с необязательной лоцманской проводкой без лоцмана на борту судна при условии наличия у двух судоводителей права (разрешения) на осуществление безлоцманской проводки в виде удостоверения или справки. Однако при решении задач по Методическим указаниям следует учитывать наличие лоцмана по всем участкам пути.

В общем виде расчет лоцманского сбора за услуги субъектов естественных монополий в речных портах (внутрипортовая проводка) может быть представлен в виде формулы:

$$C_{\text{л}}^{\text{н}} = \sum d_{\text{л}}^{\text{н}} * A_{\text{л}}, \text{руб} \quad (2.3.)$$

где $C_{\text{л}}^{\text{н}}$ — сумма лоцманского сбора за внутрипортовую проводку, руб;
 $d_{\text{л}}^{\text{н}}$ — ставка лоцманского сбора за внутрипортовую проводку, руб/операция;

$A_{\text{л}}$ — число операций внутрипортовых проводок судна, ед.

Расчет лоцманского сбора за услуги субъектов естественных монополий по использованию инфраструктуры внутренних водных путей при лоцманской проводке по участкам ВВП может быть представлен в виде формулы:

$$C_{\text{л}}^{\text{у}} = \sum d_{\text{л}}^{\text{у}} * t_{\text{л}}, \text{руб} \quad (2.4.)$$

где $C_{\text{л}}^{\text{у}}$ — сумма лоцманского сбора за лоцманскую проводку по участкам ВВП, руб;

$d_{\text{л}}^{\text{у}}$ — ставка лоцманского сбора за лоцманскую проводку по участкам ВВП, руб/час;

$t_{\text{л}}$ — общее время лоцманской проводки судна, час.

Ниже приведены примеры расчета лоцманского сбора.

Пример 1. Судно, следующее из внутренних водных путей России приняло государственного лоцмана на рейде Уткиной заводи реки Нева для следования через Санкт—Петербургские мосты с последующей ошвартовкой у причала № 7 железной стенки АО «Морской порт Санкт—Петербург». Определить сумму лоцманского сбора.

Решение: 1) $C_{\text{л}} = C_{\text{л}}^{\text{н}} = \sum d_{\text{л}}^{\text{н}} A_{\text{л}} = 20520,0 \times 1 + 9360,7 \times 1 = 29880,7$ руб

Ответ: 29880,7 руб

Пример 2. Определить сумму лоцманского сбора для проводки судна от рейда Уткиной заводи на реке Нева к причалу Ровное, расположенном на Ладожском озере, средняя техническая скорость судна 17 км/час.

Решение: 1) По Приложению 5 определяется расстояние между Уткиной заводью и пунктом Ровное, оно составляет 214 км. 2) Определяется время следования судна до порта назначения: $t = 214 : 17 = 14,3$ часа. 3) Результат округляется до целого числа $t_{\text{л}} = 15$ час. 4) По формуле 2.4 определяется величина сбора: $C_{\text{л}} = C_{\text{л}}^{\text{у}} = \sum d_{\text{л}}^{\text{у}} t_{\text{л}} = 920,3 \times 15 = 13804,5$ руб

Ответ: 13804,5 руб

Пример 3. Судно смешанного плавания при выполнении грузового рейса из порта Волжский назначением в порт Антверпен последовало внутренне водные пути до морского порта Санкт-Петербург с двумя лоцманами на борту, причем от Волжского до Череповца проводка осуществлялась по ставкам ФБУ «Администрация Волжского бассейна», а от порта Череповец до морского порта Санкт-Петербург, включая ошвартовку у причала морского порта, лоцманами лоцманской службы ФБУ «Администрация Волго-Балт». Средняя техническая скорость на участке Волжский – Череповец составила 16 км/час, на участке Череповец – Вытегра 12 км/час, а на участке Вытегра – Санкт-Петербург 19 км/час. Определить сумму лоцманского сбора.

Решение: 1) По Приложению 5 определяются расстояния по участкам пути: $L_p = L_1 + L_2 + L_3 = 3102$ км (Волжский – Череповец 2257 км, Череповец – Вытегра 341 км, Вытегра – СПб 504 км). Следует иметь в виду, что в Санкт-Петербурге граница внутренних водных путей заканчивается у Благовещенского моста.

2) Находится время следования судна по участкам: а) $t_1 = L_1 : 16 = 2257:16 = 141,0$ час. Отсюда, $t_{11} = 141$ час.; б) $t_2 = L_2 : 12 = 341:12 = 28,4$ час. Отсюда, $t_{12} = 29$ час.; в) $t_3 = L_3 : 19 = 504:19 = 26,5$ час. Отсюда, $t_{13} = 27$ час.

3) По формулам 2.3 и 2.4 определяется величина сбора: $C_{\text{л}} = C_{\text{л}}^{\text{н}} + C_{\text{л}}^{\text{п}} = \sum d_{\text{л}} t_{\text{л}} + \sum d_{\text{л}} A_{\text{л}} = (d_{11} t_{11} + d_{12} t_{12} + d_{13} t_{13}) + (20520,0 \times 1 + 9360,7 \times 1) = 420,37 \times 141 + 920,3 \times (29+27) + 20520,0 + 9360,7 = 59272,17 + 51536,8 + 20520,0 + 9360,7 = 140689,67$ руб Ответ: 140689,67 руб

2.2.3. Иные видов сборов и плат за услуги с судов

Кроме навигационного и лоцманского сбора на внутренних водных путях Европейской части Российской Федерации применяются иные виды сборов, например, маяный сбор и сбор для иностранных судов.

Маячный сбор взимается в рублях к условному объему судна при каждом прохождении судном участков ВВП, на которых установлен данный сбор за 1 проход. В методических указаниях имеется пример применения этого сбора при следовании судов через Ладожское озеро.

Сбор за проход иностранных судов по внутренним водным путям согласно приказу Минтранса России от 04 июня 2009 г. № 90 может

применяться на следующих участках внутренних водных путей: Санкт-Петербург – Торово, Торово – Колхозник, Колхозник – п. Стрелецкое (Астрахань), Аксай – шлюз № 15 (Волгодонск), шлюз № 15 – Красноармейск. Расчет этого сбора аналогичен расчету навигационного сбора отличаясь от последнего величиной ставки сбора. Следует отметить, что маршруты от Санкт-Петербурга до Астрахани и от Ростов—на—Дону до Астрахани отнесены к важнейшим внутренним водным путям международного значения соответственно под номерами Е50 и Е90. Транзитный проход по этим маршрутам для судов под иностранным флагом допускается после получения специального разрешения Правительства Российской Федерации.

В ряде речных портов Российской Федерации согласно вышеупомянутого приказа Минтранса может применяться корабельный сбор. Это речные порты Амурзет, Беломорск, Благовещенск, Джалинда, Нижне-Ленинское, Пашково, Покровка Уссурийская, Салехард, Санкт-Петербург, Ушаково, Хабаровск, Якутск. Корабельный сбор взимается отдельно за вход судна в порт и выход судна из порта по условному объему судна. Взимание сбора не производится с судов, проходящих акваторию порта без швартовки к причалам (бочкам, сваям), без постановки на якорь, либо другой связи с грунтом в пределах акватории порта, а также заходящих в порт вынужденно, в связи с угрозой жизни и здоровью экипажа и пассажиров. В Санкт-Петербурге в настоящее время этот сбор не применяется.

В Санкт—Петербурге применяется причальный сбор (при стоянке у палов набережной Лейтенанта Шмидта и на рейде реки Нева. При стоянке у палов набережной Лейтенанта Шмидта причальный сбор рассчитывается по ставке в рублях за погонный метр длины судна и за каждый час стоянки судна (за исключением стоянки грузового судна у причала во время проведения грузовых операций). С судов, стоящих лагом к другому судну, ошвартованному у причала, либо ошвартованных у причала носом или кормой, сбор взимается также по полной ставке. При стоянке на рейде р.Нева причальный сбор рассчитывается по ставке в рублях за каждый час стоянки на рейде свыше 12 часов и модуль судна, рассчитываемый как произведение наибольшей длины, ширины и высоты борты, поделенное на 1000.

Приказ Минтранса России от 04 июня 2009 г. № 90 указывает на возможность применения якорного сбора в речных портах Нижне-Ленинское и Хабаровск и канального сбора на подходах к Якутску. Якорный сбор определяется по условному объему судна за каждый час стоянки на рейде порта.

Пример 1: Судно встало на якорь на рейде Уткиной заводи и в ожидании разводки мостов простояло 18 часов. Судно имеет наибольшую длину 90 м, ширину 15 м и высоту борта 4,5 м. Определить величину причального сбора.

Решение:

1) Определяем возможность применения причального сбора $18 - 12 = 6$ час.

2) Определяется модуль, а из Приложения 4 ставка – ниже расчет

$$1,87 \times (90 \times 15 \times 4,5) / 1000 \times 6 = 68,1615 \text{ руб}$$

Ответ: 0,068 тыс. руб

Пример 2: Российское судно длиной 124 метра следуя из польского порта Гдыня ошвартовалось у палов набережной Лейтенанта Шмидта и простояло 20 часов в ожидании разводки мостов для следования в порт череповец. Определить величину причального сбора.

Решение:

$$1) 1,548 \times 124 \times 20 = 3839,04 \text{ руб.}$$

Ответ: 3,84 тыс. руб.

2.3. Задачи для самостоятельного решения

1. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо оплатить судоходной компании за проход грузового самоходного судна под российским флагом из Ахтубинска в Волгодонск. Судно имеет следующие габаритные размеры: длина — 110 м, ширина — 12,8 м, высота борта — 5,0 м.

2. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо оплатить судоходной компании за проход грузового самоходного судна под российским флагом из Кондопоги в морской порт Санкт-Петербург. Судно имеет габаритные размеры: длина — 80 м, ширина — 12 м, высота борта — 5 м.

3. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо оплатить судоходной компании за проход грузового судна под российским флагом из морского порта Санкт-Петербург в Самару. Судно имеет следующие габаритные размеры: длина — 95 м, ширина — 13 м, высота борта — 6 м.

4. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо оплатить судоходной компании за проход грузового самоходного судна под российским флагом из Перми в Астрахань. Судно имеет следующие габаритные размеры: длина — 108,4 м, ширина — 15 м, высота борта — 5,0 м.

5. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо оплатить судоходной компании за проход грузового самоходного судна под российским флагом из Нижнего Новгорода в Москву (Южный порт) по реке Ока и Москворецкую систему. Судно имеет следующие габаритные размеры: длина — 65,0 м, ширина — 10,0 м, высота борта — 3,5 м.

6. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо оплатить судоходной компании за проход грузового самоходного судна под российским флагом из Нижнего Новгорода в Москву (Южный порт) по реке Волга и через канал имени Москвы. Судно имеет следующие габаритные размеры: длина — 65,0 м, ширина — 10,0 м, высота борта — 3,5 м.

7. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо оплатить судоходной компании за проход грузового самоходного судна под российским флагом из Череповца в Рязань. Судно имеет следующие габаритные размеры: длина — 80 м, ширина — 10 м, высота борта — 3,5 м.

8. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо оплатить судоходной компании за проход грузового самоходного судна под российским флагом из Коломны в Углич. Судно имеет следующие габаритные размеры: длина — 60 м, ширина — 8 м, высота борта — 3,0 м.

9. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо оплатить

судоходной компании за проход грузового самоходного судна под российским флагом из Уфы в Чистополь. Судно имеет следующие габаритные размеры: длина — 94 м, ширина — 14 м, высота борта — 4,0 м.

10. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо оплатить судоходной компании за проход грузового самоходного судна под российским флагом из порта Березники в Вятские поляны. Судно имеет следующие габаритные размеры: длина — 60 м, ширина — 10 м, высота борта — 2,0 м.

11. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо оплатить судоходной компании за проход грузового самоходного судна под российским флагом из Соликамска в Сарапул. Судно имеет следующие габаритные размеры: длина — 110 м, ширина — 15 м, высота борта — 4,5 м.

12. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо оплатить судоходной компании за проход грузового самоходного судна под российским флагом из Питкяранты в Петрозаводск. Судно имеет следующие габаритные размеры: длина — 114 м, ширина — 13 м, высота борта — 5,5 м.

13. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо оплатить судоходной компании за проход грузового самоходного судна под российским флагом из Беломорска в Вытегру. Судно имеет следующие габаритные размеры: длина — 110 м, ширина — 13 м, высота борта — 5,0 м.

14. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо оплатить судоходной компании за проход грузового самоходного судна под российским флагом из Сегежи в Кимры. Судно имеет следующие габаритные размеры: длина — 117 м, ширина — 13,2 м, высота борта — 5,5 м.

15. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо оплатить судоходной компании за проход грузового самоходного судна под российским флагом из Дзержинска в Чебоксары. Судно имеет следующие габаритные размеры: длина — 80 м, ширина — 14 м, высота борта — 3,0 м.

16. Туристское судно типа Антон Чехов следует по маршруту от Речного вокзала Москвы до Волгограда и обратно. Судно имеет следующие габаритные размеры: длина — 115,6 м, ширина — 16,7 м, высота борта —

15 м. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо будет оплатить судоходной компании за полный рейс судна.

17. Судно под российским флагом следует из Волгограда в Аксай. Оно имеет габаритные размеры: длина — 140 м, ширина — 15,0 м, высота борта — 5,0 м. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо оплатить судоходной компании.

18. Определить общую сумму навигационного сбора за использование инфраструктуры внутренних водных путей, которую необходимо оплатить судоходной компании за проход грузового самоходного судна под российским флагом из Волгодонска в Северный порт Москвы. Судно имеет габаритные размеры: длина — 129 м, ширина — 16 м, высота борта — 6 м.

19. Судно типа «СТК» проследовал Санкт—Петербургские мосты с лоцманом на борту и ошвартовался у пала на набережной Лейтенанта Шмидта. Определить сумму лоцманского сбора.

20. Для следования круизного пассажирского судна «Дмитрий Фурманов» от Санкт—Петербурга (пассажирские причалы Уткиной заводи) до Москвы (Речной вокзал — Северный порт) дана заявка в лоцманскую службы ФБУ «Администрация «Волго—Балт»» на двух лоцманов. На весь маршрут следования распространены ставки сбора применяемые лоцманской службой. Техническая скорость судна 15 км/час. Найти сумму лоцманского сбора.

21. Судно смешанного плавания следует из порта Волгоград в один из турецких портов и заказало двух лоцманов для проводки до порта Волгодонск по ставке ФБУ «Администрация «Волго—Дон»», а от порта Волгодонск до порта Ростов-на-Дону по ставке ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация». Фактическое время следования от порта Волгоград до шлюза №14 составило 20 часов, а от шлюза № 14 до порта Ростов-на-Дону 17 часов.

22. Для следования из порта Беломорск по Беломорско-Балтийскому каналу капитан судна заказал лоцманскую проводку до шлюза Повенец. Техническая скорость следования по каналу составила 10 км/час. Найти сумму лоцманского сбора.

23. Для проводки судна из порта Камбарка в порт Казань лоцманская компания «Волжский лоцман» по заявке капитана судна предоставила

лоцмана на условиях ставки ФБУ «Администрация Волжского бассейна», хотя на судне имелись справки двух судоводителей на безоцманскую проводку на этом участке. Техническая скорость следования по реке Кама составила 18 км/час, а по реке Волга 15 км/час. Определить сумму лоцманского сбора.

24. Определить общую стоимость навигационного сбора и лоцманской проводки круизного судна проекта № 302 на маршруте Санкт-Петербург (Уткина Заводь) до острова Кижи и обратно. Полное время нахождения лоцмана на борту в пределах ФБУ «Волго-Балт» 46 часов, в пределах ФБУ «Беломорканал» - 20 часов. Размеры судна: максимальная длина – 129,1 м, ширина – 16,7 м, высота борта – 4,5 м. Лоцманская проводка на всем маршруте по ставке ФБУ «Администрация Волго-Балт»

25. Судно под иностранным флагом проследовало под лоцманской проводкой от порта Астрахань до порта Санкт-Петербург, включая проводку через разводные мосты. Лоцманская проводка от порта Астрахань до порта Череповец осуществлялась на условиях ставки ФБУ «Администрация Волжского бассейна». В порту Череповец произошла смена лоцманов и далее лоцманская проводка осуществлялась по ставкам ФБУ «Администрация «Волго-Балт». Техническая скорость следования по реке Волга до Волгоградского гидроузла составила 15 км/час, на участках Волгоградский гидроузел – порт Череповец 16 км/час, порт Череповец – Вытегра 12 км/час. От Вытегры до рейда Уткиной заводи судно проследовало за 27 часов. Определить сумму лоцманского сбора.

26. Пассажирское круизное судно следуя со лоцманом на борту из порта Нижний Новгород в порт Москва прошло весь путь с учетом стоянок в промежуточных пунктах за 6 суток и 14 часов. Ставка лоцманской проводки принята по Волжскому бассейну. Определить сумму лоцманского сбора.

27. Капитан судна, следуя из порта Саратов в порт Дмитров заказал лоцмана по ставке Волжского бассейна. Судно следовало с технической скоростью 16 км/час. Определить сумму лоцманского сбора.

28. Танкер под иностранным флагом, проходя транзитом внутренние водные пути из Азовского моря в Каспийское море, дал заявку на лоцманскую проводку от порта Ростов-на-Дону до порта Астрахань. При проводке на участке от порта Ростов-на-Дону до порта Волгоград применялась ставка ФБУ «Азово-Донской бассейновой администрации», на участке Волгоград -Красноармейск ставка ФБУ «Администрация «Волго-

Дон»», а на участке Красноармейск - Астрахань ставка ФБУ «Администрация Волжского бассейна». Техническая скорость на участке от порта Ростов-на-Дону до Красноармейска составила 14 км/час, а на участке Красноармейск – Астрахань 19 км/час. Определить сумму лоцманского сбора.

29. Судно встало на якорь на рейде Уткиной завод в 03-00 21 июня, а в 02-00 следующего дня снялось с якоря для следования через Санкт-Петербургские мосты. Ошвартовалось у палов набережной им. лейтенанта Шмидта в 05-00 22 июня, а в 16-00 следующего дня отшвартовалось для следования в заграничье. Определить величину причального сбора.

30. Срок фиксированной навигации на Беломорско-Балтийском канале закончился 31 октября, но судно, заканчивает погрузку в порту Надвоицы назначением груза в заграничье, только 2 ноября. ФБУ «Беломорканал» может предоставить услугу по проходу судна по каналу за пределами фиксированных сроков навигации. Определить величину стоимости этой услуги.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации. Федеральный закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ.
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ.
3. Постановление Правительства РФ от 23.04.2008 № 293 (ред. от 29.06.2018) "О государственном регулировании цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей".
4. Приказ ФАС России от 10.03.2016 № 223/16 (ред. от 27.06.2018) "Об утверждении правил применения ставок портовых сборов в морских портах Российской Федерации".
5. Приказ ФСТ России от 08.10.2013 № 184-т/5 "Об утверждении Правил применения сборов (тарифов) с судов за услуги субъектов естественных монополий в речных портах и по использованию инфраструктуры внутренних водных путей".
6. Соколов А. И., Попов В. В. Сборы и платы в портах мира.—2-е изд., перераб. и доп.—М.: Транспорт, 1981.—80 с.
7. Тарифное руководство № 4-Р. Расстояния между тарифными пунктами речных пароходств Центрального бассейна/Министерство речного флота РСФСР. — Л.: Транспорт, 1987. — 200 с., 7 ил.
8. Тарифное руководство № 4-Р. Тарифные расстояния речных пароходств Северо-Западного и Северного бассейнов/Министерство речного флота РСФСР. — Л.: Транспорт, 1977 — 184 с., 4 ил.
9. Федеральный закон "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 08.11.2007 № 261-ФЗ.
10. Федеральный закон "О естественных монополиях" от 17.08.1995 № 147-ФЗ.

Условия применения сборов в морских портах *

1. Сборы в морских портах Российской Федерации устанавливаются для российских судов, осуществляющих плавание под государственным флагом Российской Федерации (далее - российские суда), и судов, осуществляющих плавание под флагами иностранных государств (далее - иностранные суда). Портовые сборы уплачивают российские и иностранные судовладельцы или уполномоченные ими лица за заход судна в порт, выход судна из порта, а также проход судном акваторию порта транзитом.

2. Ставки портовых сборов (сборов с судов) применяются для расчетов за услуги, оказываемые субъектами естественных монополий, по использованию отдельных объектов инфраструктуры морского порта, обеспечению безопасности мореплавания в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним.

Ставки портовых сборов в морских портах Российской Федерации устанавливаются для российских судов в заграничном плавании и иностранных судов, а также для российских судов в каботажном плавании и дифференцируются по типам судов: а) все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных; б) накатные, наплавные суда и контейнеровозы; в) наливные суда.

Иностранные суда, осуществляющие каботажные рейсы, уплачивают портовые сборы по ставкам, установленным для иностранных судов в заграничном плавании. Флаг и тип судна определяются судовыми документами. Для целей применения ставок портовых сборов флаг баржебуксирного состава определяется флагом самоходной части состава.

3. Ставки портовых сборов установлены в рублях за единицу валовой вместимости судна (GT), указанной в мерительном свидетельстве судна. Расчет портовых сборов для судов, не имеющих мерительных свидетельств, производится по условному объему судна, исчисляемому в кубических метрах путем произведения трех величин судна - наибольшей длины, наибольшей ширины и наибольшей высоты борта судна, указанных в судовых документах, с применением коэффициента 0,35.

Расчет портовых сборов для танкеров с изолированными балластными танками производится без учета валовой вместимости изолированных балластных танков, указанной в мерительном свидетельстве. При отсутствии сведений в мерительном свидетельстве о валовой вместимости изолированных балластных танков и, соответственно, об уменьшенной валовой вместимости танкера расчет портовых сборов производится с коэффициентом 0,9.

Валовая вместимость баржебуксирных составов, караванов и прочих составных плавучих объектов (в том числе плотов) при расчете сборов

(кроме экологического сбора) определяется как сумма валовых вместимостей всех элементов составных плавучих объектов. Если отдельные объекты баржебуксирного состава имеют различный тип, то расчет портовых сборов производится отдельно для каждой части составного плавучего объекта с применением ставок для соответствующего типа. При отсутствии валовой вместимости у плавучих объектов расчет производится по условному объему плавучего объекта, исчисляемому в кубических метрах, путем произведения трех величин - наибольшей длины, наибольшей ширины и наибольшей высоты плавучего объекта, указанных в судовых документах или иных документах плавучего объекта с применением коэффициента 0,35. При определении условного объема плота вместо высоты борта в расчет принимается осадка плота.

Пассажирское судно при GT более 40000 GT считается равным 40000 GT.

Для расчета величины лоцманского сбора судно валовой вместимостью меньше 1400 считается равным судну валовой вместимостью 1400 (кроме маломерных, спортивных парусных, прогулочных судов). Для расчета величины лоцманского сбора валовая вместимость маломерных, спортивных парусных, прогулочных судов определяется в соответствии с вышеприведенными положениями данного пункта.

4. Портовые сборы при заходе судна в порт уплачиваются по рейсу, каким судно зашло в порт. При выходе судна из порта портовые сборы уплачиваются по рейсу, каким судно выходит из порта, кроме экологического сбора, который уплачивается только по рейсу (каботажному или заграничному), каким судно зашло в порт.

Судно, заходящее в порт без груза, уплачивает портовые сборы (в том числе и экологический сбор) по рейсу, для выполнения которого оно зашло. Судно, выходящее из порта без груза, уплачивает портовые сборы по рейсу, которым оно зашло в порт.

Судно, заходящее в порт без выполнения грузовых и пассажирских операций, а также проходящее акваторию порта транзитом, уплачивает портовые сборы по ставкам текущего рейса (каботажного или заграничного).

Портовые сборы, кроме лоцманского сбора, не применяются к судам, повторно заходящим в порт, после выхода из порта по решению портовых властей или для производства девиационных работ.

При перевозке (буксировке) между портами Российской Федерации российские суда (составные плавучие объекты, в том числе плоты), следующие с ВВП (участков рек Российской Федерации) в морские порты (включая прохождение морских портов транзитом) и обратно, уплачивают портовые сборы по ставкам каботажного плавания.

Суда, осуществляющие плавание между несмежными акваториями одного порта, в случае получения разрешения на многократный кратковремен-

ный выход из порта и вход в порт, предусмотренного обязательными постановлениями в морском порту, портовые сборы уплачивают один раз при первом выходе из порта и входе в порт в соответствии с указанным разрешением.

5. Ставки портовых сборов для расчетов с судами, перечисленными в пунктах 6 и 7 (кроме спортивных парусных судов), применяются, в случае если они осуществляют операции с грузами и обслуживание пассажиров, а также буксировку между портами, не имеющими смежных акваторий. Ставки портовых сборов (за исключением ставок лоцманского сбора и навигационного сбора в части системы управления движения судов (далее - СУДС)) для судов, заходящих в порт без осуществления операций с грузами и обслуживания пассажиров, проходящих акваторию порта транзитом, за исключением случаев, оговоренных в пунктах 7 и 8, применяются с коэффициентом 0,5.

Ставки портовых сборов являются базовыми, к которым применяются коэффициенты, указанные в Правилах*. При применении к судну нескольких коэффициентов производится их последовательное умножение.

6. Ставки портовых сборов не применяются для следующих судов: учебных, учебно-тренажерных судов и учебно-производственных судов, используемых для образовательной деятельности; судов, осуществляющих государственные надзорные и контрольные функции; военных кораблей (в том числе военных кораблей под иностранным флагом) и военно-вспомогательных судов; судов, предназначенных для защиты и сохранения морской среды, не используемых в коммерческих целях; судов, предназначенных для поисковых и спасательных операций, не используемых в коммерческих целях.

7. Ставки портовых сборов, кроме лоцманского сбора, не применяются для следующих судов: ледоколов; научных и исследовательских судов; маломерных судов; прогулочных судов длиной не более 20 м; спортивных парусных судов; судов, осуществляющих перевозки лиц между рейдом и причалами порта, мощностью менее 500 кВт; судов, осуществляющих операции по обслуживанию и снабжению судов, объектов инфраструктуры морского порта и работающих в акватории одного морского порта или смежных акваториях нескольких морских портов; судов, проходящих ходовые испытания,

8. Ставки портовых сборов, кроме лоцманского сбора и навигационного сбора в части СУДС, не применяются для следующих судов: судов, заходящих с моря на внешний рейд на подходах к порту и выходящих с него в море, без выполнения на рейде каких-либо операций; судов, заходящих в порт вынужденно, в связи с угрозой безопасности судна, жизни или здоровью экипажа и пассажиров, без осуществления в порту операций с грузами и обслуживания пассажиров; судов, заходящих в порт для аварийного ре-

монта без осуществления в порту операций с грузами и обслуживания пассажиров. Навигационный сбор в части СУДС уплачивается этими судами за каждый заход в порт и выход судна из порта.

9. При заходе судна в порт и выходе из порта, проходе акватории порта транзитом взимаются каналный (при прохождении канала), маячный, лоцманский (в пределах установленного района лоцманской проводки), ледокольный сборы и сбор транспортной безопасности акватории морского порта.

Корабельный и навигационный сборы взимаются за вход в порт и выход судна из порта. Для судов, проходящих акваторию порта транзитом, навигационный сбор взимается по ставке навигационного сбора в части СУДС, а ставки корабельного сбора не применяются, кроме порта «Большой порт Санкт-Петербург» (см. Приложение 2).

10. Для судов (за исключением пассажирских), работающих на линиях, открытых в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, к ставкам корабельного, навигационного, ледокольного и лоцманского сбора применяется коэффициент 0,8.

Суда (за исключением пассажирских), не работающие на линиях, открытых в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, при последовательной погрузке либо последовательной выгрузке в нескольких морских портах Российской Федерации в течение одного рейса корабельный и навигационный сборы уплачивают в первом порту захода полностью, в последующих портах - с коэффициентом 0,5 к установленным ставкам.

11. Пассажирские суда корабельный, каналный и навигационный сбор уплачивают полностью в каждом порту захода один раз в течение календарного года при первом заходе в порт и выходе из порта. Начиная со второго захода в порт корабельный, каналный, а навигационный сбор по ставке навигационного сбора в части СУДС уплачиваются с коэффициентом 0,25 к установленным ставкам за каждый вход в порт и выход судна из порта. В портах, где не установлена ставка навигационного сбора в части СУДС, начиная со второго судозахода пассажирские суда уплачивают навигационный сбор с коэффициентом 0,25 к установленным ставкам за каждый заход в порт и выход судна из порта.

Суда пассажирские накатные, а также накатные суда, имеющие пассажирское свидетельство, уплачивают портовые сборы по ставкам и правилам, применяемым для накатных судов.

12. Ставки ледокольного сбора не применяются для пассажирских судов и судов с ледовым классом Arc7 (по классификации РМРС) или соответствующим ему классам других классификационных обществ, следующих самостоятельно, без проводки ледокола.

13. Экологический сбор взимается в портах, располагающих техническими средствами для приема с судов всех видов предъявляемых судовых

отходов без каких-либо ограничений (за исключением балластных вод) за все время нахождения в порту. При пребывании судна в порту до 10 суток включительно для расчета экологического сбора применяется базовая ставка экологического сбора. При пребывании судна в порту свыше 10 суток и до 30 суток и выше включительно к базовой ставке экологического сбора применяется коэффициент 1,3. При расчете времени стоянки судна в порту неполные сутки округляются до полных суток в большую сторону.

Судно, не сдавшее судовые отходы, от оплаты экологического сбора не освобождается, за исключением нижеупомянутых судов, ставки экологического сбора к которым не применяются: судов, осуществляющих операции только на внешнем рейде на подходах к порту; несамостоятельных судов; транзитных судов; пассажирских судов.

Прием отходов с судов, в отношении которых не применяются ставки экологического сбора, осуществляется на платной основе.

14. Лоцманский сбор взимается за лоцманскую проводку судна в пределах установленного района обязательной (необязательной) проводки и за каждую лоцманскую операцию, указанную ниже, которой заканчивается/начинается лоцманская проводка.

Лоцманский сбор за проводку уплачивается за каждую милю. Лоцманский сбор за проводку между причалами, причалом и рейдом и обратно уплачивается также по ставкам проводки за каждую милю. Неполная миля считается за полную.

Лоцманский сбор уплачивается за каждую самостоятельную лоцманскую операцию, включая: постановку на якорь, швартовные бочки; снятие с якоря, швартовной бочки; швартовку к причалу; отшвартовку от причала; ввод и вывод судна из дока. При перетяжке судна вдоль причала с лоцманами на борту лоцманский сбор уплачивается за операцию с коэффициентом 0,5.

Лоцманский сбор включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна. При отказе от услуг лоцмана, вызванного на судно, уплачивается 50% лоцманского сбора за проводку и за операцию, причитающиеся за услугу, для которой был вызван лоцман.

Суда, осуществляющие операции по обслуживанию и снабжению судов, находящихся на акватории морского порта и на подходах к нему, включая внутренний и внешний рейды, объектов инфраструктуры морского порта, пользующиеся услугами лоцмана, уплачивают лоцманский сбор по ставкам каботажного плавания.

< > Представлены выписки из Правил применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации [4]*

Ставки портовых сборов в морских портах*

Таблица 2.1

Портовые сборы в морских портах Большой порт Санкт-Петербург и
Пассажирский порт Санкт-Петербург

Наименование сбора	Ставка заграничного / каботажного плавания, руб/ГТ			
	все суда, кро- ме накатных, наплавных, контейнеро- возов и наливных	контейне- ровозы	накатные, наплав- ные су да	наливные суда
Корабельный сбор	2,23/2,02	1,56/1,41	1,56/1,41	2,45/2,22
Канальный сбор	5,48/0,32	3,83/0,22	1,95/0,12	6,00/0,35
Маячный сбор	0,88/0,42	0,62/0,29	0,34/0,17	0,95/0,46
Навигационный сбор в т.ч. - СУДС	6,66/3,16	4,66/2,21	2,57/1,22	7,33/3,47
	1,77/0,85	1,24/0,59	0,69/0,33	1,95/0,92
Экологический сбор	2,72/0,24	1,91/0,17	1,06/0,09	3,00/0,26
Ледокольный сбор:				
- летний (01.05-30.11)	6,65/6,30	4,64/4,40	2,67/2,53	7,28/6,90
- зимний (01.12-30.04)	16,55/15,69	11,58/10,98	6,36/6,03	18,14/17,19
Лоцманский сбор:				
– за каждую милю	0,16/0,06	0,13/0,05	0,09/0,03	0,19/0,06
– за операцию	1,04/0,94	0,83/0,75	0,42/0,38	1,25/1,13
Сбор транспортной безопасности в аква- тории морского порта	0,90/0,45	0,63/0,32	0,34/0,17	0,99/0,50

Особенности взимания портовых сборов в порту Санкт-Петербург:

1. Суда, осуществляющие перевозку морского песка с акватории Финского залива в Большой порт Санкт-Петербург и Пассажирский порт Санкт-Петербург, оплачивают портовые сборы с применением коэффициента 0,5.

2. Суда, следующие во внутренние водные пути и обратно с остановкой в порту для проведения властями портовых формальностей и без выполнения грузовых и пассажирских операций коммерческого характера, считаются транзитными.

3. В период с 1 декабря по 30 апреля суда с ледовым классом Агс 5 и Агс 6 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледакольный сбор с коэффициентом 0,75.

4. В период с 1 мая по 30 ноября от оплаты ледакольного сбора освобождаются:

- суда, прибывшие в порт из внутренних водных путей Российской Федерации или с Сайменского канала и убывающие обратно в течение текущего года;

- суда, прибывшие в порт из другого российского порта восточной части Финского залива;

- транзитные суда, следующие с моря на внутренние водные пути Российской Федерации или на Сайменский канал и обратно.

5. Для расчета портовых сборов суда, заходящие в Пассажирский порт Санкт-Петербург и проходящие транзитом Большой порт Санкт-Петербург, освобождены от оплаты портовых сборов в Большом порту Санкт-Петербург, за исключением лоцманского сбора, и оплачивают портовые сборы в Пассажирском порту Санкт-Петербург.

Суда, заходящие в Большой порт Санкт-Петербург и проходящие транзитом через Пассажирский порт Санкт-Петербург, освобождены от оплаты портовых сборов в Пассажирском порту Санкт-Петербург, за исключением лоцманского сбора, и оплачивают портовые сборы в Большом порту Санкт-Петербург.

Для пассажирских судов вторым судозаходом в течение календарного года считается следующий после первого заход в любой из указанных портов.

Суда, следующие с внутренних водных путей через Большой порт Санкт-Петербург, Пассажирский порт Санкт-Петербург и обратно с остановкой в порту для выполнения портовых формальностей, не осуществляющие в порту грузовых и пассажирских операций, оплачивают корабельный сбор отдельно за вход в порт и выход из порта с применением коэффициента 0,25.

6. Суда пассажирские накатные, а также накатные суда, имеющие пассажирское свидетельство, перевозящие при каждом заходе судна в порт (вход и выход) не менее 500 пассажиров, оплачивают портовые сборы по ставкам и правилам, установленным для пассажирских судов.

В периоды с 15 января по 30 апреля и с 01 октября по 25 декабря для расчета всех видов портовых сборов валовая вместимость пассажирских накатных судов, а также накатных судов, имеющих пассажирское свидетельство, перевозящих при каждом заходе судна в порт (вход и выход) не менее 500 пассажиров, умножается на коэффициент 0,7

Таблица 2.2

Портовые сборы в морском порту Ростов-на-Дону

Наименование сбора	Ставка заграничного / каботажного плавания, руб/ГТ		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	5,39/0,81	3,77/0,57	5,93/0,89
Канальный сбор	6,35/0,91	4,45/0,64	6,99/1,00
Маячный сбор	0,99/0,14	0,68/0,10	1,08/0,15
Навигационный сбор	5,26/0,75	3,69/0,53	5,79/0,83
Ледокольный сбор - (11.12-15.03)	32,66/31,10	22,86/21,77	35,92/34,21
Лоцманский сбор: – за каждую милю – за операцию	0,15/0,05	0,12/0,04	0,19/0,06
	0,59/0,14	0,41/0,10	0,64/0,16
Сбор транспортной безопасности в акватории морского порта	1,91/0,96	1,34/0,67	2,10/1,05

Особенности взимания портовых сборов в порту Ростов-на-Дону:

1. Для судов, заходящих в порт (исключая рейд) без осуществления операций с грузами и обслуживания пассажиров, проходящих акваторию порта транзитом, за исключением случаев, оговоренных в правилах применения сборов коэффициент 0,5 при расчете канального сбора не применяется.

2. Суда, заходящие в порт Азов и проходящие транзитом через порт Ростов-на-Дону, освобождены от оплаты портовых сборов в порту Ростов-на-Дону и оплачивают портовые сборы в порту Азов.

3. Суда, следующие с внутренних водных путей в порты Азов и Ростов-на-Дону и обратно, осуществляющие в портах грузовые операции, оплачивают навигационный и маячный сборы отдельно за вход в порт и выход из порта с применением коэффициента 0,5.

4. Суда, следующие с внутренних водных путей в порты Азов и Ростов-на-Дону и обратно освобождаются от оплаты ледокольного сбора.

5. Суда, заходящие последовательно в порты Азов и Ростов-на-Дону для выполнения погрузочно-разгрузочных работ, оплачивают ледокольный сбор в первом порту захода - за вход, во втором порту - за выход.

Суда, следующие в порт Ростов-на-Дону с остановкой в порту Азов для проведения властями таможенных или портовых формальностей и без выполнения грузовых и пассажирских операций коммерческого характера,

освобождаются от оплаты ледакольного сбора в порту Азов и оплачивают ледакольный сбор в порту Ростов-на-Дону.

Суда, следующие в порт Азов с остановкой в порту Ростов-на-Дону для проведения властями таможенных или портовых формальностей и без выполнения грузовых и пассажирских операций коммерческого характера, освобождаются от оплаты ледакольного сбора в порту Ростов-на-Дону и оплачивают ледакольный сбор в порту Азов.

Таблица 2.3

Портовые сборы в морском порту Мурманск

Наименование сбора	Ставка заграничного/каботажного плавания, руб/ГТ		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	7,26/2,18	5,08/1,52	7,92/2,37
Маячный сбор	1,10/0,02	0,77/0,02	1,21/0,02
Навигационный сбор в том числе СУДС	6,24/0,58	4,38/0,41	6,85/0,64
	0,86/0,45	0,61/0,31	0,94/0,48
Лоцманский сбор: – за каждую милю – за операцию	0,10/0,03	0,07/0,02	0,11/0,03
	0,51/0,06	0,37/0,05	0,56/0,06
Сбор транспортной безопасности в акватории мор порта	1,10/0,25	0,70/0,18	1,1/0,28

Таблица 2.4

Портовые сборы в морском порту Холмск

Наименование сбора	Ставка заграничного/каботажного плавания, руб/ГТ		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	9,00/2,12	6,30/1,48	9,84/2,32
Маячный сбор	0,81/0,15	0,57/0,11	0,88/0,16
Навигационный сбор	3,98/0,30	2,79/0,21	4,37/0,33
Лоцманский сбор**: – за каждую милю – за операцию	0,34/0,18	0,25/0,13	0,37/0,20
	1,79/0,83	1,25/0,60	1,97/0,92

** Лоцманский сбор не включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

Таблица 2.5

Портовые сборы в морском порту Новороссийск

Наименование сбора	Ставка заграничного/каботажного плавания, руб/ГТ		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,65/0,90	1,86/0,63	2,91/0,98
Маячный сбор	1,51/0,13	1,06/0,09	1,66/0,14
Навигационный сбор в том числе СУДС	10,2/0,05	7,13/0,04	11,17/0,05
	0,65/0,04	0,46/0,03	0,70/0,04
Лощманский сбор: – за каждую милу – за операцию	0,13/0,10	0,09/0,07	0,14/0,11
	0,43/0,32	0,29/0,22	0,47/0,35
Сбор транспортной безопасности акватории морского порта	0,39/0,20	0,28/0,14	0,43/0,22

Таблица 2.6

Портовые сборы в морском порту Ейск

Наименование сбора	Ставка заграничного/каботажного плавания, руб/ГТ		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	5,45/2,07	3,81/1,45	5,99/2,28
Канальный сбор	1,65/0,79	1,16/0,55	1,83/0,87
Маячный сбор	0,15/0,07	0,11/0,05	0,17/0,07
Навигационный сбор	9,79/4,65	6,85/3,26	10,75/5,13
Ледокольный сбор **	8,89/8,47	6,23/5,93	9,78/9,31
Лощманский сбор: – за каждую милу – за операцию	0,17/0,13	0,13/0,10	0,18/0,14
	0,77/0,58	0,54/0,41	0,86/0,65
Сбор транспортной безопасности акватории морского порта	0,39/0,20	0,28/0,14	0,43/0,22

** Ледокольный сбор оплачивается круглогодично

Таблица 2.7

Портовые сборы в морском порту Владивосток

Наименование сбора	Ставка заграничного плавания / каботажного плавания, руб/GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	6,75/2,12	4,73/1,48	7,38/2,32
Маячный сбор	0,72/0,11	0,50/0,07	0,80/0,12
Навигационный сбор в том числе СУДС	7,95/0,22	5,57/0,16	8,70/0,24
	2,63/0,12	1,85/0,08	2,88/0,13
Лощманский сбор: – за каждую милю – за операцию	0,56/0,28	0,40/0,20	0,62/0,31
	0,74/0,37	0,51/0,26	0,80/0,40
Экологический сбор	2,00/0,31	1,40/0,22	2,19/0,34
Сбор транспортной безопасности в акватории мор порта	1,10/0,40	0,77/0,28	1,21/0,44

Таблица 2.8

Портовые сборы в морском порту Де-Кастри

Наименование сбора	Ставка заграничного плавания / каботажного плавания, руб/GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	5,06/2,12	3,55/1,48	5,54/2,32
Маячный сбор	0,42/0,31	0,30/0,22	0,46/0,34
Навигационный сбор в т.ч. СУДС	6,68/0,07	4,67/0,05	7,34/0,08
	4,21/0,04	2,95/0,03	4,63/0,05
Лощманский сбор: – за каждую милю – за операцию	0,40/0,20	0,28/0,14	0,44/0,22
	1,26/0,64	0,88/0,45	1,39/0,70
Сбор транспортной безопасности в акватории мор порта	1,10/0,40	0,77/0,28	1,21/0,44

< * > Ставки портовых сборов приняты из сайта ФГУП «Росморпорт» и/или сайта соответствующей Администрации морского бассейна

Условия применения сборов с судов на внутренних водных путях*

1. Сборы (тарифы) с судов устанавливаются за услуги субъектов естественных монополий в речных портах и по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, далее - «ВВП».

2. За услуги субъектов естественных монополий *в речных портах* могут взиматься следующие сборы (тарифы), далее – «портовые сборы»**:

корабельный - по условному объему судна отдельно за вход судна в порт и выход судна из порта (руб/1000м³ за 1 вход/выход). Взимание сбора производится со всех судов (за исключением судов, проходящих акваторию порта без швартовки к причалам (бочкам, сваям), без постановки на якорь, либо другой связи с грунтом в пределах акватории порта, а также заходящих в порт вынужденно, в связи с угрозой жизни и здоровью экипажа и пассажиров);

якорный - по условному объему судна за каждый час стоянки на рейде порта (руб/1000м³ за 1 час) . Неполный час стоянки считается за полный час

причальный- по наибольшей длине судна за каждый час стоянки судна у причала (за исключением стоянки грузового судна у причала во время проведения грузовых операций).

Неполный час стоянки грузовых судов у причала считается за полный час. При стоянке пассажирского судна у причала менее получаса сбор взимается как за 0,5 часа, при стоянке более получаса сбор взимается как за 1 час, при стоянке пассажирского судна более 1 часа сбор взимается за каждый полный час.

С судов, стоящих лагом к другому судну, ошвартованному у причала, либо ошвартованных у причала носом или кормой, сбор взимается по полной ставке.

Наибольшая длина судна определяется на основании судовых документов

лоцманский (внутрипортовая проводка) - за каждую операцию внутрипортовой проводки судна (руб/операция). Ставка сбора включает в себя также и плату за доставку лоцмана на судно и возвращение лоцмана с судна.

3. Портовые сборы оплачивают российские и иностранные суда за услуги, оказанные в речном порту.

4. За услуги субъектов естественных монополий *по использованию инфраструктуры внутренних водных путей* могут взиматься следующие сборы (тарифы), далее – «сборы с судов»**:

навигационный - по условному объему судна за фактическое расстояние пройденных участков ВВП, на которых установлен данный сбор (руб/1000м³ за 1 км);

маячный и канальный - по условному объему судна при каждом прохождении судном участков ВВП, на которых установлен данный сбор (руб/1000м³ за 1 проход);

лоцманский (проводка по внутренним водным путям) - за каждый час лоцманской проводки судна или в целом за лоцманскую проводку судна на участках внутренних водных путей (руб/час или руб/проводка). Неполный час считается за полный час.

Лоцманский сбор взимается с российских судов на участках ВВП с обязательной лоцманской проводкой.

Иностранные суда оплачивают сбор за лоцманскую проводку в течение всего пути следования по ВВП России, если иное не установлено международными договорами Российской Федерации и другими нормативными актами Российской Федерации.

Для расчета величины сбора принимается время нахождения лоцмана на судне.

В случае, когда сбор взимается в целом за лоцманскую проводку судна на участках внутренних водных путей, сбор устанавливается в целом за лоцманскую проводку судна.

При осуществлении лоцманской проводки судна двумя и более лоцманами дополнительный сбор за лоцманскую проводку не взимается.

При проводке судна в течение одного рейса на отдельных участках ВВП лоцманами различных хозяйствующих субъектов величина сбора рассчитывается, исходя из ставки сбора, установленной тому хозяйствующему субъекту, который оказывал услуги по обеспечению лоцманской проводки на конкретном участке внутреннего водного пути.

В случае, если в течение рейса услуги по обеспечению лоцманской проводки судну оказывались одним субъектом естественной монополии, то величина сбора определяется, исходя из ставки сбора, установленного для данного субъекта естественной монополии (независимо от того, в чьей зоне ответственности находятся участки ВВП, при прохождении судном которых осуществляется лоцманская проводка).

Ставка сбора включает в себя также и плату за доставку лоцмана на судно и возвращение лоцмана с судна.

сбор за проход иностранных судов по внутренним водным путям - по условному объему судна за фактическое расстояние участков ВВП, пройденных иностранным судном (руб/1000м³ за 1 км).

5. Сборы с судов оплачивают российские и иностранные суда, проходящие по внутренним водным путям Российской Федерации.

6. Ставки портовых сборов и сборов с судов устанавливаются в рублях, если иное не установлено международными договорами Российской Федерации.

Ставки портовых сборов и сборов с судов являются предельно максимальными.

Ставки портовых сборов и сборов с судов устанавливаются для российских и иностранных судов.

7. Субъектам естественных монополий в речных портах и по использованию инфраструктуры внутренних водных путей предоставлено право применять ставки портовых сборов и сборов с судов на уровне или ниже установленного уровня ставок.

8. Условный объем судна, исчисляемый в кубических метрах, определяется произведением трех величин, указанных в судовых документах: наибольшей длины судна, наибольшей ширины судна и наибольшей высоты борта судна.

Для судов, имеющих две и более палуб, используемая в расчете высота борта составляет половину наибольшей ширины судна.

Условный объем плота (плавучего объекта) определяется произведением трех величин: наибольшей длины плота (плавучего объекта), наибольшей ширины плота (плавучего объекта) и наибольшей осадки плота (высоты плавучего объекта), указанных в документах, необходимых для буксировки.

Условный объем баржебуксирных, плотовых составов и прочих составных плавучих объектов для исчисления всех видов сборов определяется как сумма условных объемов отдельных элементов. В случае, когда отдельные элементы баржебуксирных составов имеют различную национальную принадлежность, сборы рассчитываются с условного объема каждого отдельного элемента.

9. Тип судна и его назначение определяются судовыми документами.

<> Представлены выписки из Правил применения сборов (тарифов) с судов за услуги субъектов естественных монополий в речных портах и по использованию инфраструктуры внутренних водных путей [5]*

<> Указанные сборы взимаются в соответствии с Перечнем сборов, взимаемых с судов в речных портах (портовых сборов), и Перечнем сборов, взимаемых с судов за услуги по использованию инфраструктуры внутренних путей, утверждаемыми Министерством транспорта Российской Федерации согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 23.04.2008 № 293 [3].*

Приложение 4

Ставки сборов с судов на внутренних водных путях

Таблица 4.1

Ставки сборов с судов в границах ФБУ "Администрация "Волго-Балт"

Участок пути	Вид сбора	Ставка** в руб по судам:	
		россий-ским	иностран-ным
Череповец (Торово)* - устье р. Вытегра*	Навигационный	1,728	нет
Вознесенье* - Шлиссельбург	Навигационный	3,212	нет
Шлиссельбург – СПб (Благовещенский мост)*	Навигационный	29,098	нет
Ладожское озеро	Маячный сбор	374,0	нет
С-Петербургские разводные мосты	Лоцманский	20520,0	30617,3
Проводка негабаритных судов и составов в С-Петербургские разводные мосты	Лоцманский	22226,4	нет
Внутренняя акватория морского порта «Большой порт Санкт-Петербург»	Лоцманский	9360,7	нет
Участки необязательной лоцманской проводки по бассейну (С.Петербург - Торово)	Лоцманский	920,3	2260,9
Санкт-Петербург (Благовещенский мост)* – Череповец (Торово)* или обратно	Сбор для иностранных судов	нет	19,55
Санкт-Петербург наб. л-та Шмидта	Причальный	1,548	2,212
Санкт-Петербург (рейды р. Невы)	Причальный	1,87	1,87

Таблица 4.2

Ставки сборов с судов в границах ФБУ "Администрация "Камводпуть"

Участок пути	Вид сбора	Ставка** в руб по судам:	
		россий-ским	иностран-ным
Соликамск - устье реки Вятка *	Навигационный	1,764	нет

Таблица 4.3

Ставки сборов с судов в границах ФБУ "Администрация "Беломорканал"

Участок пути	Вид сбора	Ставка** в руб по судам:	
		россий-ским	иностран-ным
Беломорск* - Надвоицы	Навигационный	10,664	нет
Надвоицы - Повенец	Навигационный	5,326	нет
Между пунктами Онежского озера	Навигационный	1,521	нет
По бассейну	Лоцманский	1565,57	нет
Проход негабаритных судов и про-ход судов за пределами фиксирован-ных сроков навигации по ББК	Навигационный	572870	нет

Таблица 4.4

Ставки сборов с судов в границах ФБУ "Администрация Волжского бас-сейна"

Участок пути	Вид сбора	Ставка** в руб по судам:	
		россий-ским	иностран-ным
Колхозник (пос. Хопылево)* – Стрелецкое (Астраханская обл.)*	Навигационный	1,429	нет
Устье р. Кама – устье р. Вятка *	Навигационный	1,429	
Нижний Новгород – Городец	Навигационный	2,474	нет
Устье р. Ока - Сейма	Навигационный	1,342	нет
Колхозник (пос. Хопылево)* – Стрелецкое (Астраханская обл.)*	Сбор для иностр. судов	нет	43,5
Лоцманская проводка - по бассейну	Лоцманский	420,37	1719,67

Таблица 4.5

Ставки сборов с судов в границах ФГБУ "Канал имени Москвы"

Участок пути	Вид сбора	Ставка** в руб по судам:	
		россий-ским	иностран-ным
Колхозник* – Череповец (Торово)*; Колхозник* -- шлюз № 9; Дубна - Тверь, Шлюз № 9 - Северка	Навигационный	1,270	нет
Северка - Сейма	Навигационный	2,098	нет

Таблица 4.6

Ставки сборов с судов в границах ФБУ "Администрация "Волго-Дон"

Участок пути	Вид сбора	Ставка** в руб по судам:	
		россий-ским	иностран-ным
Красноармейск* - Волгодонск (шлюз № 14)	Навигационный	2,323	нет
Красноармейск* - Волгодонск (шлюз № 15)*	Сбор для иностр. судов	нет	134,0
По бассейну	Лоцманский	620,0	2400,0

Таблица 4.7

Ставки сборов с судов в бассейне ФБУ "Азово-Донская бассейновая администрация"

Участок пути	Вид сбора	Ставка** в руб по судам:	
		россий-ским	иностран-ным
Аксай* – Волгодонск (шлюз № 14)	Навигационный	0,863	-
Аксай* – Волгодонск (шлюз № 15)*	Сбор для иностр. судов	-	38,12
По бассейну	Лоцманский	565,66	2103,69

Примечание:

* - границы перехода из одного речного бассейна в другой (Приложение 5)

** - размерность и условия применения ставок сборов (Приложение 3)

Таблицы расстояний по внутренним водным путям
(выписка из Тарифного руководства № 4-Р)

Таблица 5.1

Расстояние до транзитных пунктов от Санкт-Петербурга до Астрахани, км

Пункт	км
С-Пб (Благовещенский мост) *	0
С-Пб (Уткина заводь)	20
Шлиссельбург	69
Свирица	225
Лодейное Поле (Н.Сви́рский г/у)	283
Важины	328
Подпорожье (В.Сви́рский г/у)	341
Гак-Ручей	406
Вознесенье *	436
Устье реки Вытегры *	489
Вытегра (шлюз № 1 ВБК)	504
Белый Ручей	531
Волоков Мост	538
Анненский Мост	559
Мондома	650
Белозерск	667
Топорня *	717
Шексна (Шекснинский г/у)	789
Череповец, порт	845
Череповец (Торово) *	869
Переборы (Рыбинский г/у)	995
Рыбинск	1006
Колхозник (пос. Хопылево) *	1009
Тутаев	1055
Ярославль	1097
Кострома	1179
Кинешма	1281
Юрьевец	1347
Городец I (Нижегородский г/у)	1425

Пункт	км
Правдинск	1436
Балахна	1447
Нижний Новгород **	1479
Козьмодемьянск	1690
Чебоксары	1744
Новочебоксарский г/у	1763
Казань	1884
Камское Устье **	1953
Тетюши	2004
Ульяновск	2101
Сенгилей	2146
Тольятти (Самарский г/у)	2237
Самара	2309
Сызрань	2430
Балаково (Саратовский г/у)	2575
Вольск	2609
Энгельс	2741
Саратов	2748
Камышин	2950
Волжский (Волгоградский г/у)	3102
Волгоград	3123
Красноармейск *	3151
Татьянка	3160
Ахтубинск	3296
Черный Яр	3318
Енотаевка	3462
Нариманов (Вододелитель)	3568
Астрахань (Стрелецкое) *	3602
Астрахань - порт	3617

Таблица 5.2

Расстояния между пунктами Ладожского озера, км
(в границах ФБУ «Администрация «Волго-Балт»

Пункты	Расстояние в км	
	от Шлиссельбурга до:	от Свирицы до:
Шлиссельбург	0	156
Свирица	156	0
Новая Ладога	127	99
Остров Валаам	176	165
Питкяранта	201	170
Ровное	165	180
Сортавала	206	188
Приозерск	149	172

Таблица 5.3

Расстояние от Камского Устья до пунктов в границах ФБУ
«Администрация Волжского бассейна» и ФБУ «Администрация
«Камводпуть», км

Пункт	км	Пункт	км
Камское Устье**	0	Сарапул (р. Кама)	470
Чистополь (р. Кама)	127	Чайковский (р. Кама)	543
Устье р. Вятка *	199	Оса (р. Кама)	686
Вятские Поляны (р. Вятка)	303	Оханск (р. Кама)	753
Киров (р. Вятка)	892	Краснокамск (р. Кама)	833
Елабуга (р. Кама)	248	Пермь (р. Кама)	876
Набережные Челны (р. Кама)	271	Левшино (р. Кама)	894
Устье р. Белая	368	Березники (р. Кама)	1086
Уфа (р. Белая)	798	Соликамск (р. Кама)	1115
Камбарка (р. Кама)	445	Тюлькино (р. Кама)	1145

Таблица 5.4

Расстояние от Нижнего Новгорода до пунктов, расположенных в границах
ФГУП «Канал имени Москвы», км

Пункт	км	Пункт	км
Нижний Новгород**	0	Щурово (устье р. Москва)	854
Дзержинск (р. Ока)	45	Серпухов (р. Ока)	975
Вход в кан. Сейма (р. Ока) *	70	Коломна (р. Москва)	861
Муром (р. Ока)	215	Северка (р. Москва - шлюз)	869
Рязань (р. Ока)	701	Южный порт Москвы	1007

Таблица 5.5

Расстояния между пунктами в границах ФГУП «Канал имени Москвы», км

Пункты	Расстояние в км	
	от Череповца (Торово)* до:	от пос. Хопылево* до:
Пос. Хопылево *	164	0
Череповец (Торово)*	0	164
Пошехонье (Рыбинское вдхр)	144	88
Переборы (р. Волга)	150	14
Углич (р. Волга)	228	127
Кимры (р. Волга)	345	245
Дубна (р. Волга)	365	264
Тверь (р. Волга)	479	378
Большая Волга (шлюз №1 КиМ)	371	270
Дмитров (КиМ)	421	320
Шлюз № 6 (КиМ)	444	343
Северный порт/Речной вокзал (г. Москва)	491	390
Западный порт (г. Москва)	506	405
Южный порт (г. Москва)	537	436

Таблица 5.6

Расстояния между пунктами в границах
ФБУ «Администрация «Беломорканал», км

Пункты	Расстояние в км	
	от Вознесенья * до:	от устья р. Вытегра * до:
Вознесенье *	0	53
Устье р. Вытегра*	53	0
Роп-Ручей	53	45
Шокша	96	83
Петрозаводск	137	127
Шала	125	95
Киж	149	162
Кондопога	179	162
Кодач-Губа	183	189
Медвежьегорск	267	256
Повенец	251	239
Шлюз № 9	316	304
Сегежа	385	373
Надвоицы (шлюз № 10)	381	369
Беломорск*	478	466

Таблица 5.7

Расстояние от Краноармейска до пунктов в границах ФБУ
«Администрация «Волго-Дон» и ФБУ «Азово-Донская бассейновая
администрация», км

Пункт	км
Красноармейск (шл. № 1 ВДСК)*	0
Шлюз № 13 ВДСК	101
Калач-на-Дону (верховье р. Дон)	112
Георгиу-Деж (верховье р. Дон)	881
Воронеж (устье р. Воронеж)	1026
Липецк (р. Воронеж)	1229
Волгодонск, порт (шлюз № 14)	280
Волгодонск (шл. № 15 - 132 канал)*	286

Пункт	км
Николаевская (шлюз)	348
Константиновская (шлюз)	388
р. Дон (устье р. Сев.Донец)	409
Усть-Донецк (р. Сев.Донец)	416
Кочетовская (шлюз)	418
Устье р. Маныч	496
Аксай* (р. Дон)	533
Ростов-на-Дону (морпорт)	548

Примечание:

Аксай* — Граница между Азово—Донским бассейном и морским бассейном
Стрелецкое (Астраханская обл.)* — Граница при переходе из Волжского бассейна в морские воды и наоборот

Беломорск* — Граница между Беломорско—Онежским бассейном и морским бассейном

Вознесенье* — Граница между Волго—Балтийским и Беломорско—Онежским бассейнами

Волгодонск (шлюз № 15 — 132 канал)* — Устье 132 канала (шлюз № 15) — Граница между Азово—Донским и Волго—Донским бассейнами. Граница для взимания навигационного сбора — шлюз № 14.

Вход в канал Сейма (р. Ока) * — Граница между Волжским бассейном и бассейном ФГУП «Канал имени Москвы» (на р. Ока)

Камское Устье** — Пункт отчета расстояний по р. Кама от устья

Красноармейск (шлюз № 1 ВДСК)* — Граница между Волго—Донским бассейном и Волжским бассейном

Нижний Новгород** — Пункт отчета расстояний по р. Ока от устья

Колхозник (пос. Хопылево) * — Граница между Волжским бассейном и бассейном ФГУП «Канал имени Москвы»

Санкт-Петербург (Благовещенский мост)* — Благовещенский мост — Граница между Волго-Балтийским бассейном и морским бассейном

Устье р. Вятка* — Граница между Волжским и Камским бассейном

Топорня* — Граница между Волго-Балтийским и Северо—Двинским бассейном

Устье р. Вытегра* — Граница между Волго—Балтийским и Беломорско—Онежским бассейном

Череповец (Торова)* — Торовские створы — Граница между Волго—Балтийским бассейном и бассейном Канала имени Москвы (в Рыбинском вдхр.)

Ответы на задачи

Раздел 1 «Сборы с судов в морских портах), в тыс. руб

1	275	2	252	3	135,3	4	252,7	5	683,4
6	55	7	19,2	8	82,9	9	583,96	10	430
11	194	12	89,7	13	43,1	14	1266,3	15	164
16	147,83	17	350	18	371	19	1876,2	20	9
21	610	22	57	23	881	24	0	25	0
26	624,24	27	39,8	28	37,25	29	119,7	30	0

Раздел 2 «Сборы с судов на внутренних водных путях», в тыс. руб

1	6,32	2	16,6	3	44,57	4	25,66	5	5,09
6	2,92	7	6,51	8	0,85	9	6,1	10	2,06
11	8,45	12	11,67	13	15,13	14	18,13	15	1,48
16	206,91	17	9,63	18	52,79	19	20,52	20	82,83
21	18,95	22	35,54	23	13,26	24	115,11	25	457,53
26	64,74	27	54,10	28	130,54	29	6,53	30	572,87

СБОРЫ С СУДОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ И ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ БАССЕЙНАХ

Методические указания
к проведению практических занятий
по дисциплине
«Организация грузовой и коммерческой работы
на водном транспорте»

Составитель: Лебедев Валерий Николаевич

198035, Санкт-Петербург, Межевой канал, 2
тел./факс 812 (748-97-19, 748-97-23
e-mail: izdat@gumrf.ru

Печатается в авторской редакции

Ответственный за выпуск	
Корректурa и	
компьютерная верстка	

Подписано в печать 00.00.19
Формат 60x90/16. Бумага офсетная. Гарнитура Times New Roman
Усл.- печ. л. ____ Тираж ____ экз. Заказ № _____