

УДК 338.24

Власова В.П.*старший викладач кафедри економіки і менеджменту
Київської державної академії водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного***Берегова Т.О.***студентка
Київської державної академії водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного***Підгрушна А.В.***студентка
Київської державної академії водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного*

ПОРТОВІ ЗБОРИ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

DUES AS A SOURCE OF FINANCING PORT INFRASTRUCTURE

АНОТАЦІЯ

У статті проаналізовано основні концепції ціноутворення в морських торговельних портах, визначено суть портових зборів. У роботі зазначено основні схеми справляння портових зборів, проаналізовано види портових зборів в Україні та напрями їх використання. Визначено, що портові збори є одним із джерел фінансування портової інфраструктури. Запропоновано удосконалити механізм стягнення портових зборів, враховуючи кращий світовий досвід.

Ключові слова: морський торговельний порт, портові збори, портова інфраструктура, концепції ціноутворення в морських портах, класифікація портових зборів.

АННОТАЦИЯ

В статье проанализированы основные концепции ценообразования в морских торговых портах, определена суть портовых сборов. В работе указаны основные схемы взимания портовых сборов, проанализированы виды портовых сборов в Украине и направления их использования. Определено, что портовые сборы являются одним из источников финансирования портовой инфраструктуры. Предложено усовершенствовать механизм взимания портовых сборов, учитывая лучший мировой опыт.

Ключевые слова: морской торговый порт, портовые сборы, портовая инфраструктура, концепции ценообразования в морских портах, классификация портовых сборов.

ANNOTATION

In the article are analyzed the basic concepts of pricing in the commercial sea ports, is defined the essence of port dues. In the work are pointed main schemes of allocating of port dues. Are analyzed the types of port charges in Ukraine and ways of their usage. Are determined, that dues are one of the sources of funding of port infrastructure. Is proposed to improve the mechanism of allocating port dues, taking into account the best international practices.

Keywords: commercial seaport, port dues, port infrastructure, concept of pricing in the seaports, classification of port dues.

Постановка проблеми. Утримання портової інфраструктури в належному стані є однією із складових конкурентоспроможності вітчизняних морських торговельних портів. Світова практика засвідчує, що основним джерелом покриття витрат з утримання портової інфраструктури є доходи від портових тарифів, включаючи прибутки від портових зборів. Портівні тарифи України становлять собою плати за по-

слуги, які надаються вантажовласникам при перевалці вантажу через порти й судовласникам при вході судна в порт, стоянці в порту та виході з порту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Портові збори розглядаються в роботах В.В. Вінникова, С.В. Крижановського, О.М. Котлубая, О.М. Кібик, О.В. Грушевської, І.М. Петрова, В.А. Виговського. У вище згаданих роботах портові збори розглядаються в контексті ціноутворення та аналізуються схеми стягнення портових зборів.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Велике розмаїття портових зборів, а також незрозумілість призначення деяких з них у поєднанні з відсутністю єдиної точки зору стосовно джерел фінансування витрат порту викликає інтерес до даної теми як практиків, так і науковців. Вказане стосується, як правило, зборів, які пов'язані з видатками порту на утримання портової інфраструктури. Метою даної статті є дослідження портових зборів як джерела фінансування портової інфраструктури.

Виклад основного матеріалу дослідження. У світовій практиці застосовується дві основні концепції ціноутворення в портах: англійська та французька. Призначення портових зборів у портах світу однаково. Під портовими зборами слід розуміти грошові суми, стягнуті з судовласників і вантажовласників у морських торговельних портах світу портовими властями, муніципалітетами та іншими органами для покриття витрат на будівництво і утримання портів, підхідних шляхів до них, маяків, наглядових органів тощо [1, с. 129]. Проте, уряд і економісти в різних країнах мають різні погляди щодо визначення їх розмірів, у зв'язку з чим існують і різні концепції.

Перша концепція стверджує, що порти повинні працювати на принципах стійкого розвитку. Відповідно вартість портових зборів

в якості основного, а іноді і єдиного джерела коштів має бути основана на фактичних витратах, включати норму прибутку. Відповідно до цієї концепції, портові збори розглядаються як оплата за послуги, а вартість послуг включає усі витрати, пов'язані з цією послугою. Ця концепція прийнята в багатьох країнах (Великобританії, Данії, Польщі, Фінляндії, Україні, Росії, Японії і в деяких портах Португалії). Як правило, вона використовується в портах, які не потребують великих витрат на їх утримання, зі стабільним вантажним потоком, здійснюючих свою діяльність без або майже без конкуренції зі сторони інших портів.

Враховуючи реальний стан українських портів дана концепція потребує перегляду, оскільки вони втрачають конкурентні позиції порівняно з іншими портами Чорноморського регіону. Наприклад, суднозахід стандартного контейнеро-

воза до Констанци (Румунія) – 19 тис. дол., до Новоросійська – 21 тис. дол., до Одеси – 48 тис. дол., до порту «Південний» – 65 тис. дол. [5].

Французька концепція передбачає лише часткове покриття витрат порту за рахунок портових зборів. Це означає, що сума портових зборів не може включати всі витрати, пов'язані з підтримкою і розвитком порту. Тому, дефіцит повинен компенсуватися державним (чи місцевим) бюджетом [7].

Незалежно від того, яка концепція ціноутворення зборів прийнята в тому чи іншому порту, існують чотири основні схеми справляння портових зборів з різними варіаціями. Нижче наведено основні схеми та порти, у яких вони застосовуються (рис. 1).

Слід зазначити, що в одному і тому ж порту часто застосовуються різні схеми портових зборів. Наприклад, в Антверпені збори за лоцманську проводку нараховуються Лоцманською Асоціацією для фінансування витрат, пов'язаних безпосередньо з проводкою, а інші портові збори стягуються органом управління порту Антверпен (адміністрацією порту).

Кожна схема має свої переваги та недоліки, й вибір схеми для конкретного порту залежить від державної політики щодо розвитку портів, від конкурентної позиції портів у даному регіоні, світі та ін. Про ефективність застосування кожної схеми свідчать доходи порту та надходження до бюджетів різних рівнів.

Враховуючи велику кількість та різноманітність існуючих портових зборів і плат, необхідно, у першу чергу, їх класифікувати за основними ознаками (рис. 2).

Залежно від умов справляння збори поділяються на обов'язкові, які стягуються на підставі того, що судно увійшло в порт (корабельний збір, якірний) та необов'язкові – оплачується судом за надані йому послуги в порту (лоцманський збір).

Залежно від надання, ненадання послуги поділяються на такі види, як Port Dues (збори) та Port charges (витрати). Портові збори в іноземній літературі називаються частіше Port Dues. Їх оплата не передбачає надання певної послуги, що вимірюється кількісно і якісно. До цих зборів, зазвичай, відносять маяковий збір, корабельний збір, судовий збір, причальний збір, доковий збір, каналний збір, льодовий збір, вантажний збір, якірний збір, днопоглиблювальний збір, шлюзовий збір та ін. Кожен із цих зборів яв-

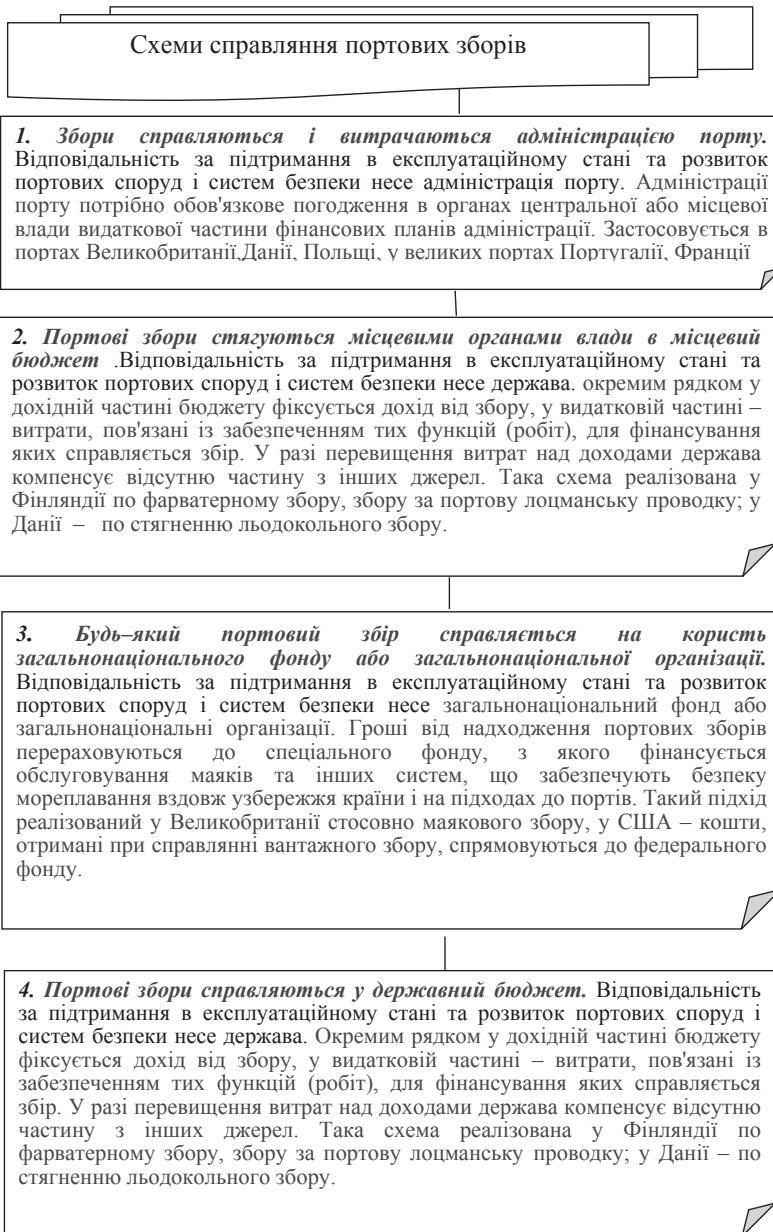


Рис. 1. Схеми справляння портових зборів

ляє собою плату за використання судном різних портових споруд. Ці збори перераховуються тим відомствам, які відповідають за підтримання в належному стані та будівництво зазначених об'єктів.

Port charges (витрати) – збори, оплата яких передбачає надання судну конкретної послуги, що вимірюється кількісно і якісно. До цих зборів відносять: лоцманський збір, швартувальний збір, буксирувальний збір, збори за отримання судових відходів та ін. Характерною особливістю цих зборів є їх обов'язкова оплата. Насправді, цей факт дозволяє відносити їх до портових витрат. Кошти від оплат цих зборів спрямовані в державні, муніципальні організації або приватні компанії, які надають ці послуги та зазнали витрат.

Портові збори за своїм статусом можуть бути розділені на державні і місцеві. Державні портові збори вводяться і контролюються центральними органами влади. Місцеві збори вводяться і контролюються місцевими органами влади або портовою владою. На практиці один і той же порт може стягувати як державні, так і місцеві збори.

Портові збори є платою за використання портових споруд або платою за підтримання навігаційної обстановки чи надання судну певних

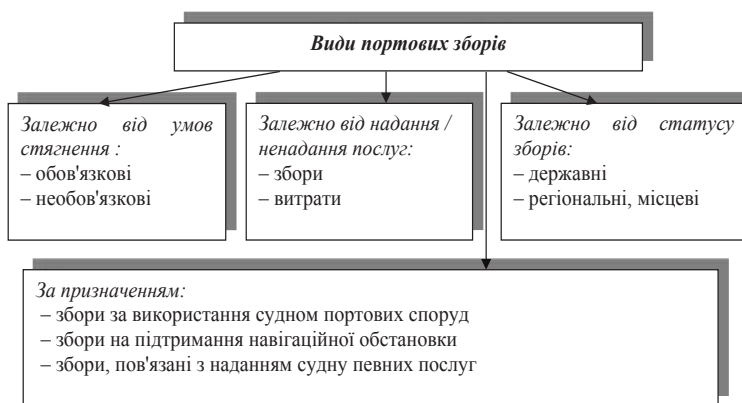


Рис. 2. Класифікація портових зборів

Складено на основі [11, с. 259]

послуг. Теоретично їх можна поділити на три групи: збори за використання судном портових споруд (якірний, причальний); збори на підтримання навігаційної обстановки (маяковий, корабельний); збори, пов'язані з наданням судну певних послуг (санітарний, каналний).

У морських портах України [2] справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний. Використання коштів від портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням. Фінансування утримання гідротехнічних споруд в об'ємах, необхідних для підтримання їх паспортних харак-

Таблиця 2

Види портових зборів в Україні та напрями їх використання

Види портових зборів	Напрями використання коштів від портових зборів
корабельний	<ul style="list-style-type: none"> на утримання та очищення акваторії порту від наносів і речовин, що забруднюють її поверхню і дно, на заходи, пов'язані із забезпеченням безпеки судноплавства на судноплавних шляхах; на утримання персоналу, що бере участь у проведенні таких робіт; на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання в стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності;
причальний	<ul style="list-style-type: none"> на утримання та обслуговування, на ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво причальних споруд і прилеглих до них територій; на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання в стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;
якірний	<ul style="list-style-type: none"> на утримання та обслуговування, на ремонт, модернізацію, реконструкцію і створення якірних місць стоянки суден на внутрішньому рейді порту;
каналний	<ul style="list-style-type: none"> на утримання, обслуговування, ремонт та забезпечення безпеки судноплавства на судноплавних шляхах загальнодержавного значення і каналах, очищення їх від наносів і підтримання їхніх габаритів у межах паспортних значень;
маяковий	<ul style="list-style-type: none"> на днопоглиблювальні роботи, пов'язані з підтриманням та / або поліпшенням проектних габаритів на каналах;
адміністративний	<ul style="list-style-type: none"> на придбання, модернізацію, реконструкцію та будівництво маяків, берегових і плавучих ЗНО та спеціалізованих гідрографічних (лоцмейстерських) суден, а також програмно-технічних засобів системи моніторингу надводної обстановки та системи моніторингу ЗНО; на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт та здійснює технічний нагляд;
санітарний	<ul style="list-style-type: none"> на утримання та обслуговування плавзасобів і контейнерного парку, що використовуються для прийняття із суден усіх видів забруднень, на їх ремонт, на утримання, обслуговування і ремонт спеціального портового устаткування для утилізації сміття та інших забруднень тощо.

теристик, здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються в морських портах, де розміщені такі гідротехнічні споруди. У таблиці 2 вказано напрями використання портових зборів [4].

У період проведення портової реформи питання портових зборів є досить неврегульованим і потребує ґрунтовного дослідження та прийняття зважених рішень.

Із прийняттям закону «Про морські порти України» державні порти втрачають одне з основних джерел доходу – портові збори. Для багатьох невеликих портів, саме ці збори були тією фінансовою складовою, яка дозволяла вирівняти їх господарську діяльність (зберегти робочі місця, здійснювати інвестиції і т.п.); Портові збори в структурі доходів українських портів складають від 35% (Іллічівськ) до 60% (Південний).

Міністерство інфраструктури на своєму сайті розмістило для публічного обговорення проект «Про внесення змін у «Порядок справляння і розміри ставок портових зборів», затверджених наказом МІУ від 27.05.2013 р. № 316». Згідно з документом право стягувати портові збори отримують деякі власники приватних терміналів. Якщо раніше таке право було надано двом миколаївським компаніям «Нібулон» і «Ніка-Тера», то тепер – п'ятьом терміналам групи ТІС, розташованих у порту «Південний» (30 км від Одеси).

Право стягувати портові збори приватним терміналам у власній операційній акваторії передбачено Законом «Про морські порти» [2]. Але, якщо причал орендований чи належить приватній особі, ніяких інших зборів, крім «причального», приватна фірма стягувати не може. Претензії на якісь інші види зборів, обов'язкових для суден, не відповідають теперішньому законодавчому полю. Корабельний збір, призначений на утримання фарватерів та забезпечення належної глибини акваторії – «найдорожчий» за обсягом, тому не дивно, що на нього претендують і приватні стивідорні компанії. З іншого боку, держава отримує 60% прибутку портів у вигляді дивідендів [8], але державних інвестицій у портову інфраструктуру вкрай недостатньо для нормального розвитку портів.

За даними Мінінфраструктури [9] морські порти континентальної частини України в 2014 році переробили 142 млн 796 тис. тонн, що на 4% вище рівня 2013 року. Державними портовими операторами перероблено 48 млн 634 тис. тонн (34% загального обсягу), іншими портовими операторами (здебільшого приватної форми власності) через всі причали було перероблено 94 млн 162 тис. тонн (66% загального обсягу), у тому числі через причали АМПУ – 49 млн 112 тис. тонн (34% загального обсягу). Отже, статистичні дані свідчать про те, що приватні портові оператори переробляють більше вантажів, ніж державні, крім того

вони інвестують у державні причали та будують власні причали. На приватних причалах перероблено в 2014 році 32% загального обсягу вантажів, це на 14% більше порівняно з минулим роком.

Підтримання технічно придатного стану для експлуатації розвантажувально-навантажувальних комплексів – перманентний процес, що вимагає постійної уваги і вкладень. Якщо держава фінансово не в змозі підтримувати потрібну глибину біля причалів, цю функцію необхідно перекласти на приватних інвесторів. Але для цього необхідно розробити дієвий механізм, який дає рівні можливості для всіх приватних компаній, які інвестують у портову інфраструктуру. Схематично це можна описати так: держава поступається частиною одного зі зборів власникам портів на утримання шельфу, або компенсує власникам вартість робіт, пов'язаних з облаштуванням акваторії, і, у подальшому, бере на себе всі турботи по експлуатації об'єкта. Стратегічні інвестори, а особливо іноземні, не прийдуть в Україну, якщо будуть спостерігати, як держава вибірково надає преференції певним приватним компаніям.

Утримання портової інфраструктури в належному технічному стані, зокрема, підтримка заявлених глибин, що потребує виконання робіт з днопоглиблення на регулярній основі, можлива за рахунок стабільних джерел фінансування. На нашу думку, частково це можна зробити за рахунок портових зборів. Тут вдалим прикладом може слугувати норма закону, згідно з якою право на стягнення причального збору має власник або користувач причалу (зазначимо, що на сьогодні знято заборону на передачу причалів в оренду). Відповідно, корабельний збір повинен отримувати той, на якого законом або договором покладено обов'язок щодо підтримання інфраструктури в технічно справному стані. Портові збори мають цільове призначення. Приватні оператори будуть змушені направляти ці збори на утримання портової інфраструктури, яка зараз підтримується Адміністрацією морських портів України.

Висновки. Портові збори є одним із джерел фінансування портової інфраструктури, проте необхідно регулювати ставки портових зборів, для того щоб не втратити конкурентоспроможність морських портів. Необхідно переглянути концепцію стягнення портових зборів, враховуючи кращий світовий досвід. Розміри зборів та плат мають бути конкурентоспроможними в порівнянні з іноземними портами Чорного моря. Ці тарифи повинні бути єдиними для всіх державних морських портів та розташованих у них терміналах і причалах всіх форм власності та галузевого підпорядкування. У подальшому є потреба в дослідженні напрямів вдосконалення механізму стягнення та використання портових зборів у морських портах України.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Про портові збори. Наказ Мінінфраструктури України, від 08.05.2013 № 294 Електронний ресурс: Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/>.
2. Закон України «Про морські порти України», [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
3. Соколов А.И. Краткий морской коммерческий словарь: Справочник. – О.: Латстар, 2001.
4. Порядок обліку та використання коштів від портових зборів Наказ Міністерства інфраструктури України 27.05.2013 N 316 Режим доступу: <http://www.delta-pilot.ua>.
5. Юрій Костенко. Українські морські порти й надалі «топитимуть» найвищими в світі тарифами? [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://economics.unian.ua/transport>.
6. Кібік О.М. Економіка портового господарства: Навч. посібник / О.М. Кібік. – Одеса: ОНМУ, 2004. – 280 с.
7. Портовые сборы: что? где? Когда? // Порты Украины.– 2005.– № 2. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2760>.
8. Запретное право Анна Трофимова. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://politica-ua.com/zapretnoe-pravo/>.
9. Обсяг переробки вантажів у морських портах України у 2014 році склав понад 144 млн тонн. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/47378.html>.
10. Грушевская Е.В. К вопросам концепции ценообразования и схем взимания портовых сборов // Развитие методов управления та господарювання на транспорті № 39(2), 2012 [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Rmugt/2012_39/Files/3903.pdf.– 31.01.2013.
11. Петров И.М., Виговский В.А. Агентирование морских судов: теория и практика. Учебное пособие. – Черновцы: Книги – XXI, 2005. – 496 с.