

УДК 656.078+339.923

Котлубай В. О.
Хаймінова Ю. В.
Старник Н. Ю.

Національний університет «Одеська юридична академія»

УДОСКОНАЛЕННЯ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ НА МОРЬСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

Досліджено основні нормативні документи, відповідно до яких здійснюється регулювання тарифної політики на морському транспорті. Проаналізовано сучасний стан діяльності морських торговельних портів. Визначено основні напрямки подальшого удосконалення тарифної політики на морському транспорті з урахуванням останніх нормотворчих реалій.

Ключові слова: морські торговельні порти, портові тарифи, збори, плата, судна.

Постановка проблеми. Морські торговельні порти є однією із ланок в системі міжнародних морських перевезень, складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури нашої держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від рівня ефективності функціонування портів, технологічного та технічного оснащення, ступеня відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність українського транспортного комплексу на світовому ринку.

Розвиток портів відбувається в умовах жорсткої конкуренції на ринках портових послуг. Так, наприклад, найбільші морські європейські порти, в тому числі контейнерні термінали, розташовані в безпосередній близькості один від одного. Однак, не зважаючи на це, зазначені постачальники портових послуг мають значні обсяги перевалки контейнерів.

Конкурентоспроможність морських портів визначається загальною величиною транспортних витрат вантажовласників, що включають витрати перевалки вантажів через порти.

Будь-які зміни рівня тарифів пов'язані зі зниженням або підвищенням конкурентоспроможності транспортної системи країни на ринках транспортних послуг.

Виходячи з цього, в основу рішення питання зниження або підвищення рівня портових тарифів повинна бути покладена економічна доцільність [1].

Основною проблемою, яка потребує вирішення для підвищення ефективності функціонування вітчизняних портів, є гнучка тарифна політика, що проводиться Міністерством інфраструктури України. З урахуванням майбутнього вступу України до ЄС пріоритетним завданням повинно також стати приведення структури нормативних документів до єдиних світових норм.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розгляду питань удосконалення тарифної політики присвячено досить багато публікацій Кібік О.М., Котлубай О.М., Примачова М.Т., Попова В.В., Лісника О.С. та інших. Проте, слід зазначити, що введення в дію з червня 2013 р. Закону України «Про морські порти України» вимагає проведення актуалізації деяких питань стосовно подальшого удосконалення тарифної політики на морському транспорті.

Мета статті – визначення стратегічних напрямків удосконалення тарифної політики на морському транспорті з урахуванням останніх нормотворчих реалій.

Виклад основного матеріалу. За даними Держслужби статистики України, обсяг вантажообігу морських портів України у січні-червні 2013 р. склав 70,74 млн. т, що на 7,1% нижче за аналогіч-

ний показник 2012 р. Обсяг переробки імпортованих вантажів у морських портах за 6 місяців 2013 р. збільшився на 4% – до 8,8 млн. т, експортних вантажів знизився на 6% – до 44,1 млн. т, транзитних вантажів – знизився на 6,8% – до 16,71 млн. т.

Доходи державних морських портів України за першу половину 2013 р. склали 2,831 млрд. грн., а чистий прибуток – 403,07 млн. грн. [2]. На жаль, Міністерство інфраструктури України не надало відповідних даних за аналогічний період 2012 р. для порівняння. Проте відповідно до тенденції, що спостерігалася за перший квартал 2013 р. – скорочення доходів на 3,8% порівняно з аналогічним періодом 2012 р. – до 1,484 млрд. грн. внаслідок зниження обсягів перевалки, що склав в сукупності по галузі 1,6% – до 25,4 млн. т, можна констатувати і загальне зниження доходів за перше півріччя 2013 р.

На думку багатьох експертів, у тому числі представників компанії «ТІС», яка є найбільшим приватним портовим оператором України, головною причиною такого зменшення транзиту є втрата українськими портами конкурентоспроможності на ринку російського експорту масових вантажів. Подолання цієї тенденції можливо тільки за умови консолідації зусиль портів і «Укрзалізниці». Тобто необхідно переглянути та удосконалити тарифну політику та узгодити її між портами та залізницею.

Дослідження країн-конкурентів в Чорноморсько-Азовському басейні показало, що для підвищення конкурентоспроможності російських портів була розроблена «Стратегія розвитку портової інфраструктури Росії до 2030 року».

Одним з основних завдань морських портів Південного басейну, яке покладено в основу «Стратегії розвитку морської портової інфраструктури Росії до 2030 року», є переведення вантажів, орієнтованих на Росію, з українських портів.

Прикладом проведення економічно обґрунтованої тарифної політики в області портового ціноутворення є країни Балтії і Румунії. Цим країнам вдалося шляхом проведення гнучкої тарифної політики значно підвищити конкурентоспроможність своїх портів, що призвело до значного росту вантажообігу. Так, за останні три роки вантажообігу портів Балтії зростає з 129 млн. т у 2010 р. до 207 млн. т у 2012 р. [3]. Основними портами-конкурентами країн Балтії є порти Клайпеда (Литва) і Вентспілс (Латвія), через які перевалюються великі обсяги білоруського хлоркалію – потенційно можливий вантажопотік ДП «Миколаївський МТП», ДП «Херсонський МТП» та інших українських портів. Зі сторони Румунії яскравим прикладом є порт Констанца, вантажообігу якого у 2012 р. досягла 50,6 млн. т, що на 10 % більше ніж у 2011 р., і який «відтя-

гує» на себе частину вантажопотоків (для України – транзитних), які теоретично могли пройти через українські дунайські порти [4; 5]. Основними конкурентами українських портів на Чорному і Азовському морях були і є російські порти (Новоросійськ, Туапсе, Кавказ тощо). У перспективі на перше місце серед конкурентів може посісти російський порт Тамань, що будується в цей час.

Існуюча в закордонних портах система тарифів відрізняється високим рівнем гнучкості, що забезпечує високу привабливість їх для судновласників.

У портах більшості розвинених країн світу, як правило, рівень портових тарифів установлюється на рік, півріччя з урахуванням очікуваної зміни кон'юнктури на транспортних ринках даного регіону, а також рівня тарифів у конкуруючих портах. Як правило, в процесі ухвалення рішень про рівень портових тарифів беруть участь представники портової адміністрації, митниці та інших державних служб, стивідорних, експедиторських, судноплавних компаній та інших організацій, що обслуговують вантажопотоки в порту [6].

Ставки основних судових зборів у закордонних портах диференційовані в залежності від спеціалізації та ступеня використання вантажомісткості суден, кількості їх заходів у порт протягом визначеного календарного періоду. Більш досконалими є і умови стягування судових зборів.

Діюча система портових зборів з суден в Україні затверджена в 1995 р. В даний час ця система не в повній мірі відповідає світовій практиці справляння портових зборів, новій організаційній структурі державного управління морськими портами, принципам ціноутворення на послуги природних монополій.

Частка портових зборів є суттєвою у сумі річних експлуатаційних витрат суден. Так частка портових зборів у вартості утримання великотоннажних танкерів на малих відстанях досягає 60%. Тому, вантажовласники при наявності альтернативних варіантів обирають порт заходу, де можна отримати необхідні послуги з найменшими витратами і високою якістю сервісу. Однак, діюча система портових зборів в Україні не передбачає можливості коригування ставок зборів, враховуючи їх рівень в портах-конкурентах. Це істотно знижує привабливість морських вітчизняних портів і не сприяє зростанню їх суднообігу.

Основною метою державної тарифної політики на транспорті, зокрема у морський галузі, є забезпечення балансу економічних інтересів України як морської та транзитної держави, морських портів, що є структурною ланкою транспортного комплексу, та споживачів послуг – суден під українським або іноземними прапорами, які заходять в морські порти України.

Застосування тарифів за послуги у морських портах здійснюється відповідно до документа «Збори і плата за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України», затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 27.06.96 № 214 (у редакції наказу Мінтрансу від 15.12.2000 № 711).

Застосування ставок документа «Збори і плата за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України» на практиці виявляють значну кількість істотних недоліків, що потребує внесення ряду істотних змін, уточнень і доповнень до умов їх справляння з суден. Це переважно пов'язано з різним трактуванням окремих положень, що негативно впливає на взаємовідносини між суб'єктами господа-

рування (порти, ДП «Дельта-лоцман», агентства «Інфлот»), що стягують ці збори, і платниками (судновласники, судноплавні компанії).

В даний час одночасно із документом «Збори і плата за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України» в морських портах діє наказ Міністерства інфраструктури України № 316 від 27.05.2013 «Про портові збори», яким було замінено постанову Кабінету Міністрів України від 12.10.2000 р. № 1544. Згідно з цим наказом, в морських портах з суден стягуються збори цільового призначення, до яких відносяться корабельний, каналний, причальний, якірний та інші збори.

Застосування одного і того ж поняття «збори» до зборів цільового призначення, що характеризуються обов'язковістю оплати, і до зборів за послуги, що надаються суднам (за лоцманську проводку суден в порти і з портів, проводку підхідними до портів і магістральними каналами, послуги Служби регулювання руху суден, буксирів при виконанні швартовних операцій, включаючи послуги швартовщиків, плату за агентські і супервайзерські послуги), не є коректним. Це потребує внесення змін до самої назви даного нормативного документа «Збори і плата за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України».

Відсутність законодавчо закріплених понять «судно у закордонному плаванні», «судно у каботажному плаванні», «валова місткість судна», «комерційний рейс судна», «науково-дослідні судна» та інші у деяких випадках ускладнюють застосування норм документів. Відповідно пропонується внести зміни до документів «Збори і плата за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України» та «Про портові збори» стосовно введення значення вищезазначених термінів.

Одночасно з необхідністю удосконалення умов стягування зборів і плати за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України, доцільним є перехід на новий базис справляння зборів – валової місткості судна, визначену відповідно до положень Міжнародної Конвенції про обмірювання суден 1969 р.

Перехід справляння судових зборів у морських портах колишнього СРСР із чистої реєстрової місткості суден на модуль суден був вимушеним тимчасовим заходом, пов'язаним з рішенням Міжнародної Конвенції 1969 р. про перегляд реєстрової місткості суден і визначення нової валової і чистої місткості суден.

У зв'язку з тим, що об'єм судна (його модуль), з якого в даний час стягуються збори і плата в морських портах України, є умовною величиною, перехід на новий базис справляння (валова місткість судна) дозволить найбільш повно відобразити потенційні комерційні можливості суден. З іншого боку, оскільки стягування зборів і плати за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України, з валової місткості суден у вітчизняних морських портах буде відповідати світовій практиці, що є важливим кроком України у напрямі інтеграції в європейську спільноту.

Перехід від стягування зборів і плати з модуля судна на новий базис можна кількома варіантами.

Перший варіант – це перехід на новий базис стягування зборів і плати з урахування збереження загального рівня судових зборів і плати за послуги, що стягуються з суден у вітчизняних морських портах в даний час.

Такий перерахунок ставок можна зробити за допомогою середніх коефіцієнтів, які характеризують співвідношення умовного модуля суден та їх валової місткості. Оскільки ці співвідношення розрізняються залежно від типу (спеціалізації) суден, необхідно передбачити диференціацію ставок для суден різної спеціалізації. У вітчизняних морських портах, як правило, не ведеться систематичний облік та накопичення відомостей про валову місткість суден, які відвідують порти у зв'язку з тим, що портові збори і плата за послуги суднам розраховуються з умовного модуля суден, а не з валової місткості. Тому в основу розрахунку коефіцієнтів можуть бути покладені дані по суднах Регістру Російської Федерації, які складають значний відсоток суднообігу вітчизняних морських портів, матеріали Ллойд, відомості, що можуть бути отримані від портів за певний період.

Отже, за інших незмінних умов портам і підприємствам, що стягують збори і плату за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України, буде збережений діючий рівень надходжень коштів, а у судовласників – відповідно діючий рівень витрат на її сплату.

Відповідно, при зміні базису стягування ставок портових зборів необхідно виключити відповідні розділи наказу Мінінфраструктури «Про портові збори», що стосуються стягування зборів з суден, що перевозять вантажі на верхній палубі, мають дві та більше палуб та інші.

Стосовно діючого на сьогодні розміру ставок необхідно зазначити наступне.

Для порівняння було проведено дослідження рівня судових зборів у морських торговельних портах України (порти Одеса, Миколаїв) та основних портах Російської Федерації Чорного (Новоросійськ, Туапсе) і Балтійського (Санкт-Петербург, Калінінград, Выборг) морів.

Вибір Одеського порту пояснюється тим, що в ньому стягуються найвищі судові збори, у порівнянні з іншими портами регіону – Іллічівським та Южним. Прийнятий для порівняння Миколаївський порт є самим «дорогим» для заходу суден вітчизняним портом у зв'язку з особливостями розташування та обладнанням.

Аналіз рівня зборів був проведений шляхом порівняння витрат судна на оплату портових зборів, пов'язаних з використанням інфраструктури портів, забезпечення безпеки мореплавання в портових водах.

У морських торговельних портах Російської Федерації до таких зборів належать корабельний, каналний, лоцманський, маяковий, навігаційний, екологічний (санітарний) і криголамний. Значені збори введені з 9 січня 2009 р. наказом Федеральної служби по тарифах (ФСТ Росії) від 20 грудня 2007 р. № 522 -т / 1.

У морських торговельних портах України прийняті аналогічні судові збори: корабельний, каналний, причальний, маяковий, адміністративний та санітарний. Льодовий збір в розрахунках витрат суден не враховувався, так як за системою портових тарифів стягувався з вантажовласників.

Сучасний рівень ставок зборів у портах Росій-

ської Федерації є гранично максимальним. Адміністраціям морських портів (стягують корабельний збір) і Федеральному державному унітарному підприємству «Росморпорт» (стягує із суден каналний, лоцманський, маяковий, навігаційний, екологічний та криголамний збори) надано право застосовувати ставки портових зборів на рівні або нижче гранично максимального (рівень знижки не визначено).

Аналіз був проведений для універсального нелінійного судна в закордонному плаванні типу «Сизрань» (модуль судна – 37780 куб. м, дедвейт – 13800 т, 10794 GT) за умови входу судна і виходу з порту в погожий день. Час стоянки в порту – до 10 діб. Так як ставки судових зборів у портах Російської Федерації встановлені в рублях і прийняті з 9 січня 2009 р., для перерахунку ставок зборів в долари США курс був прийнятий за станом на проведення дослідження.

Аналіз показав, що сучасний рівень судових зборів у Одеському порту значно перевищує рівень зборів у російських портах: Чорного моря – в 2-2,3 рази, Балтійського – 1,2-1,4 рази з урахуванням справляння з суден криголамного збору в Санкт-Петербурзькому і Выборзькому портах. Для Миколаївського морського порту це перевищення є значно більше.

Таким чином, виникає потреба у корегуванні рівня ставок, що застосовуються відповідно до наказу Міністерства транспорту України від 27.06.96 № 214 «Збори і плата за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України» та наказу Міністерства інфраструктури України № 316 від 27.05.2013 «Про портові збори».

Існує другий варіант – перехід на новий базис справляння портових тарифів, що передбачає повний перерахунок ставок. Проте, в даний час в галузі відсутня науково-обґрунтована методика формування системи портових тарифів, яка б враховувала державні інтереси в сфері ціноутворення на послуги морських портів і потреби портів з утримання та розвитку портової інфраструктури в умовах жорсткої конкуренції на ринках транспортних послуг.

Тобто актуальним є питання розробки та впровадження сучасної методики формування системи портових тарифів.

Висновки. Удосконалення умов формування та стягування ставок, що застосовуються відповідно до наказу Міністерства транспорту України від 27.06.96 № 214 «Збори і плата за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України» і наказу Міністерства інфраструктури України № 316 від 27.05.2013 «Про портові збори» сприятиме підвищенню рівня конкурентоспроможності вітчизняних портів на міжнародних ринках портових послуг.

Закон України «Про морські порти України» передбачає зміни в підходах до формування портових тарифів. Таким чином виникає необхідність у створенні нової, сучасної системи портових тарифів, яка б була побудована на принципах прозорості та обґрунтованості розміру портових тарифів і сучасних реаліях щодо умов їх застосування.

Список літератури:

1. Формирование системы портовых сборов в конкурентной среде // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://economy-lib.com/formirovanie-sistemy-portovyh-sborov-v-konkurentnoy-srede#ixzz2QDkCvPXR>.
2. У Николаеві підписали меморандум про реалізацію інвестиційного проекту з переробки нафти в районі порту «Октябрьськ» // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/transport/35273.html>.

3. Грузооборот портов России на Балтике в 2012 году вырос // [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.forum-cb.ru/news1/gruzooborot_cherez_porty_rossii_na_baltike_za_2012_god_uvelichivaetsya/.
4. Грузооборот порта Констанца в 2012 г. составил 50,6 млн. т // [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://tbu.com.ua/news/gruzooborot_porta_konstantsa_v_2012_g_sostavil_506 mln_t.html.
5. Мифы порта Констанца // [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://pravda.tis.ua/pravda/?p=9382>.
6. Зарубежная практика портового ценообразования // [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/3155>.

Котлубай В. А.
Хайминова Ю. В.
Старник Н. Ю.

Национальный университет «Одесская юридическая академия»

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Резюме

Исследованы основные нормативные документы, согласно которым осуществляется регулирование тарифной политики на морском транспорте. Проанализировано современное состояние деятельности морских торговых портов. Определены основные направления дальнейшего усовершенствования тарифной политики на морском транспорте с учетом последних нормотворческих реалий.

Ключевые слова: морские торговые порты, портовые тарифы, сборы, плата, суда.

Kotlubay V. A.
Hayminova J. V.
Starnik N. YU.

National University «Odesa Law Academy»

IMPROVEMENT OF TARIFF POLICY ON MARITIME TRANSPORT

Summary

The basic regulations under which the regulation of tariff policy on maritime transport. The current state of the merchant sea ports. The main directions of further improving tariff policy on maritime transport with the latest rule-making context.

Key words: merchant sea ports, port tariffs, duties, fees, ships.