
АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ МІЖНАРОДНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА ТА ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ



Ківалов С.В.,
д.ю.н., професор, академік НАПрНУ,
академік НАПНУ, Президент Національного
університету «Одеська юридична академія»,
народний депутат України,
Заслужений юрист України
(м. Одеса, Україна)

УДК 342.951:656.615

ПОРТОВІ ЗБОРИ В УКРАЇНІ: ПОШУК ОПТИМАЛЬНОЇ МОДЕЛІ КОНКУРЕНТНОЇ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ

В статті розглядаються можливі шляхи удосконалення державної політики України у сфері справляння портових зборів. В історичному розвитку досліджуються складені до сьогодні концепції формування та цільового призначення портових зборів, участі держави в розбудові інфраструктури портів. Аналіз діючого українського законодавства, практики справляння портових зборів в Україні та в іноземних державах дав змогу пересвідчитися в необхідності внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 р. № 316 «Про портові збори» з метою запровадження більш конкурентоспроможної тарифної політики і збільшення вантажопотоку до вітчизняних портів.

Ключові слова: портові збори, порт, участь держави у розвитку портів, тарифна політика в портах, зниження портових зборів в Україні.

Кивалов С.В. Портовые сборы в Украине: поиск оптимальной модели конкурентной тарифной политики. – Стаття.

В статье рассматриваются возможные пути усовершенствования государственной политики Украины в сфере взимания портовых сборов. В историческом развитии исследуются сложившиеся концепции формирования и

целевого назначения портовых сборов, участия государства в развитии инфраструктуры портов. Анализ действующего украинского законодательства, практики взимания портовых сборов в Украине и в иностранных государствах дал возможность убедиться в необходимости внесения изменений в приказ Министерства инфраструктуры Украины от 27.05.2013 г. № 316 «О портовых сборах» с целью внедрения более конкурентоспособной тарифной политики и увеличения грузопотока в отечественные порты.

Ключевые слова: портовые сборы, порт, участие государства в развитии портов, тарифная политика в портах, снижение портовых сборов в Украине.

Kivalov S.V. Harbour Dues in Ukraine: a Search of an Optimum Model of Competition Tariff Policy. – Article.

In the article, possible ways of the improvement of state policy of Ukraine in the sphere of levy of harbour dues are considered. In historical development, the established concepts of formation and purpose of harbour dues, involvements of the state in the development of infrastructure of ports are researched. The analysis of the current legislation, practice of levy of harbour dues in Ukraine and abroad gave the chance to be convinced of the need of introduction of amendments into the order of the Ministry of infrastructure of Ukraine of 27.05.2013 No. 316 «About Harbour Dues» for the purpose of an implementation of more competitive tariff policy and an increase in goods traffic in domestic ports.

Keywords: harbour dues, a port, an involvement of a state in the development of ports, a tariff policy in ports, a lowering of harbour dues.

В усі часи порти були осередками торгівлі та промислового розвитку, на їх території запроваджувалися пільгові податкові та митні правила, надавалася державна підтримка розбудови і створювалися необхідні умови для приваблення іноземних вантажів. Адже зазвичай саме від налагодженої роботи портів залежала економічна та політична безпека прибережних держав, добробут та розвиток населення, можливість взаємовигідної співпраці з віддаленими країнами.

Згодом необхідність підтримання портових споруд, устаткування, підхідних шляхів тощо у належному технічному стані, забезпечення безпеки мореплавства, недопущення завезення до країн небезпечних вантажів та хвороб, протистояння ворожій військовій або економічній інтервенції викликали потребу в розширенні інфраструктури портів та кількості обслуговуючого їх персоналу, а отже, й відповідних видатків на утримання. Це обумовило стягнення певної плати за захід суден до портів – портових зборів та формування тарифів на послуги, надавані у портах.

Проблематика портових зборів сьогодні здебільшого обговорюється в економічних наукових дослідженнях вітчизняних (В. Будник [1], В. Жихарева [2], О. Кібік [3], О. Липинська [4], А. Соколов, В. Попов [5], М. Соколов [6], Є. Шкурко [7], К. Шмекер [8]) та іноземних фахівців (Н. Юдіна [9], Х. Мирсмен, С. Стренденес, Е. ДеВорде [10], Е. Муссо, А. Бергантино і Ф. Порчелли [11]). Правознавчі дослідження портових зборів обмежені працями О. Бригар [12], яка здебільшого зупинялася на їх порівняльній характеристиці з митом. Таким чином, сучасній вітчизняній правничій науці дуже бракує детального аналізу портових зборів, стягуваних в українських портах, їх сутності та визначення можливостей конкурентної тарифної політики з метою підведення теоретичного базису для змін у правовому забезпеченні механізму їх стягнення та нарахування.

Збори, що стягувалися в портах феодальних держав, мали кілька функцій: а) відшкодування витрат, б) загороджувальних мит, в) податків. Однак з розвитком капіталістичних відносин і зникнення великих феодалів останні дві функції портових зборів втратили своє значення. Уже на початку XVIII ст. з'явилися збори, які почали стягуватися виключно з однією метою – для покриття витрат з утримання та розвитку портових споруд. Першим таким збором став доковий збір, запроваджений у Ліверпулі в 1709 р., який призначався для покриття витрат на будівництво і підтримку в експлуатаційному стані портового доку. Згодом новий погляд на призначення портових зборів був законодавчо закріплений в Англії, де актами парламенту передбачалося право портів на стягнення портових зборів, розмір яких повинен був забезпечувати надходження необхідних коштів на покриття всіх витрат порту [13]. В Англії, крім докових (Docks-dues), існували також: збір за причалювання до набережної (Wharfage-rates), що обчислювався за кількістю тон (вагових), дійсно завантажених або вивантажених на набережну; розмір збору залежав від роду товарів; збори на користь міста (Town Dues), за послуги лоцманів і в деяких портах – збори на витрати з поліпшення порту (Harbour Dues) [14, с. 602].

Поступово аналогічний підхід поширився на портові збори в інших державах. Так, в першому Положенні про портові збори Німеччини вказувалося, що доходи від портових зборів не повинні перевищувати необхідний мінімум коштів, потрібних для утримання портових споруд, але для іноземних суден уряд був уповноважений встановити особливі або вищі портові збори. Так, введений в Швеції у 1895 р. маяковий збір повністю витрачався на утримання маякової служби країни, як і аналогічний збір в Англії, запроваджений трьома роками пізніше.

Часто портові збори розглядаються владними структурами та економістами, що спеціалізуються на ціноутворенні за послуги морських портів, як джерело коштів для утримання та розвитку портів (акваторій, причалів, каналів, фарватерів, молів, хвилеломів, берегозахисних споруд, доків тощо) і забезпечення безпеки плавання суден в портах і на підходах до них (включаючи утримання маяків, засобів навігаційного обладнання, лоцманських служб, криголамів, систем радіолокаційного управління рухом суден тощо). Наочно ці підходи відображені у чинному в Японії законі про порти і гавані, прийнятому в 1950 р., у ст. 29 якого йдеться: «Витрати, на які приречена портова адміністрація для здійснення своєї діяльності (включаючи витрати на будівництво порту), покриваються за рахунок зборів, орендної плати за портові засоби, що знаходяться в управлінні адміністрації порту, інших доходів, отримуваних з роботи портів» [13]. Так сформувалася сучасна англійська концепція портових зборів, яка передбачає, що порти повинні функціонувати на принципах самоокупності. Відповідно величина портових зборів, як основного та іноді єдиного джерела коштів, повинна будуватися на основі реальних витрат і включати в себе певну частку прибутку. Ця концепція розглядає портові збори як плату за послугу, а їх величину – як ціну послуги, що включає в себе всі витрати з надання цієї послуги. Як правило, вона застосовується в портах, які не потребують великих витрат на своє утримання, мають стійкі вантажопотоки, що функціонують в умовах відсутності або малої конкуренції зі сторони інших портів, розташованих в регіоні.

Відповідно до цієї концепції сформовані портові збори в портах Великої Британії, Данії, Польщі, Фінляндії, України, РФ, Японії, в деяких портах Португалії.

Застосування англійської концепції не виключає фінансової допомоги держави в тих випадках, коли потрібні разові великі вкладення, пов'язані з будівництвом капіталомістких об'єктів з великим терміном окупності (наприклад, каналів, хвилеломів, басейнів докового типу, портових під'їзних колій тощо). Зокрема, в Англії така допомога може бути надана шляхом державного кредитування, відстрочки платежів, прямого субсидування; в Польщі – шляхом звільнення доходів, отриманих за рахунок портових зборів, від податку на прибуток; в Японії – шляхом урядових субсидій і позик у місцевих органів влади, що заснували орган управління портів [15].

В той же час, у багатьох портах іноземних держав портові збори сформовані на основі так званої французької концепції, яка розглядає порти як частину єдиної національної транспортної системи, завдання якої – задовольнити потреби країни в перевезенні вантажів. На відміну від англійської, французька концепція розглядає фінансування зі сторони держави в якості обов'язкової умови роботи і розвитку портів [16]. Французька концепція передбачає лише часткове покриття витрат порту за рахунок портових зборів. Інша частина фінансування забезпечується за рахунок господарської діяльності самого порту, інвестицій, участі державних та місцевих бюджетів у розвитку інфраструктури. І це є логічним, адже розвиток інфраструктури обумовлює зростання кількості робочих місць, розвиток транспортних послуг та відповідно – зростання податкових надходжень.

Як правило, французька концепція ціноутворення портових зборів застосовується в портах, що вимагають великих витрат на їх підтримку (наприклад, через великі підхідні канали і фарватери, необхідність криголамного проведення в зимових умовах тощо), які працюють у гострій конкурентній боротьбі з іншими портами регіону, мають важливе значення для економіки країни або декількох країн, соціально-економічної ситуації в прибережному

регіоні, місті. Згідно з цією концепцією сформовані портові збори в портах Бельгії (Антверпен), Німеччини (Гамбург, Бремен), Франції (Марсель, Гавр), Іспанії, Канади, Норвегії, США, лоцманський збір за проведення Сайменським каналом у Фінляндії [15].

Таким чином, обидві концепції передбачають участь держави в значних проектах на територіях, в акваторіях, на під'їзних коліях і шляхах, водних підходах до портів. Різниця полягає лише в тому, що за англійської моделі підтримка надається шляхом кредитування, податкових пільг або розстрочення платежів, а за французької – більш глобальної участі держави у розвитку та підтриманні роботи портів, спрямованої на довгострокову перспективу з вирішенням не лише сьогоденних економічних питань, а й на здійснення значних соціальних проектів та розвитку прибережних територій. Не зайвим є також й створення вільних економічних зон у портах та в регіонах, де зосереджено велику кількість портів та портопунктів, адже порти – один з найголовніших механізмів наповнення бюджетів країн, саме через порти надходить найзначніша частина імпорту і транзиту, стягується найбільший об'єм мита.

Для географічно обмеженого Чорноморського регіону є характерною жорстка конкуренція між розташованими на узбережжі портами Причорноморських держав. Це було враховано в Румунії (порт Констанца), яка сьогодні є лідером у зниженні портових зборів в Чорноморському регіоні та, як наслідок, лідером за кількістю оброблених вантажів і отриманих прибутків. Крім того, в Констанці значно раніше, ніж в українських портах, було запроваджено спрощений режим обробки транзитних вантажів – трансшипмент, що, у поєднанні з невисокими ставками тарифів на портові послуги та найнижчі в регіоні портові збори, дозволило досягти лідерства й в обробці контейнерних вантажів на Чорному морі (50% транзитних контейнерів, що надходять до цього порту, обробляються в режимі трансшипменту) [17].

Отже, для українських портів проблема приваблення вантажопотоків стоїть на порядку денному вже доволі давно, проте

практичні кроки з розробки відповідного правового та організаційного забезпечення, на жаль, повільні. Лише у 2010 році було прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів» [18], яким був нарешті запроваджений трансшипмент в портах України. Проте, за умов дедалі зростаючих ставок портових зборів, намагання привабити до українських портів вантажі лише спрощенням митних формальностей навряд чи вдасться – необхідно знижувати портові збори та вартість портових послуг, скорочувати строки їх надання. Здорожує захід судна також система надбавок за овертайм. За роботу вночі, у свята в Україні додатково нараховують 25, 50 і навіть 100% від звичайних зборів [17]. А відповідно до п. 4.6 наказу Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 р. № 316 «Про портові збори» [19], «у разі заходження судна в порт у вихідний, святковий або неробочий день інформація та документи про заходження судна в порт подаються морським агентом або судовласником уповноваженому представнику державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства, не пізніше першого робочого дня після вихідних, святкових та неробочих днів». І це в умовах, коли практично всі порти світу працюють цілодобово, без вихідних, святкових та неробочих днів за єдиними ставками зборів.

Таким чином, державна підтримка та державне регулювання діяльності портів в Україні є вкрай необхідними. В складних умовах жорсткої конкуренції без такої підтримки вітчизняним портам не збільшити кількість судозаходів, не привабити вантажоперевізників та, як результат, не стати конкурентоздатними в Чорноморському регіоні. І така підтримка, як представляється, є доброю інвестицією у майбутнє. Зрозуміло, що вона не означатиме отримання швидкого великого прибутку, проте надасть стимулу для розвитку не лише прибережним територіям, а й країні в цілому. Необхідно згадати, що до набуття чинності Законом України від 17.05.2012 р. «Про морські порти України» [20] та змін до ст. 73 Кодексу торговельного мореплавства України [21] морські

порти в Україні визнавалися державними транспортними підприємствами, а норми нового Закону, зважаючи на їх революційність, ще не пройшли випробування часом. Як, до речі, й діяльність створеної для «забезпечення функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності та виконання інших завдань» Адміністрації морських портів України та її філій (ст.ст. 1, 15 та ін. Закону України «Про морські порти України»), що дедалі частіше піддається критиці спеціалістів [22; 23].

Маємо пригадати, що незалежно від того, яка концепція портових зборів прийнята в тому чи іншому порті, існує чотири основні схеми стягнення портових зборів, що з різними варіаціями реалізовані в портах світу.

Перша схема: портові збори справляються і витрачаються адміністрацією порту, яка несе повну відповідальність за підтримання в експлуатаційному стані і розвиток портових споруд та систем безпеки. При цьому витратна частина фінансових планів адміністрацій може вимагати обов'язкового узгодження (затвердження) органами центральної або місцевої влади. Така схема реалізована в портах Великої Британії, Данії, Польщі, України, РФ, у великих портах Португалії, Франції.

Друга схема: портові збори справляються місцевими (міськими, муніципальними, районними) органами влади та спрямовуються до місцевого бюджету. В цьому випадку місцева влада самостійно визначає рівень зборів, що стягуються, напрямки і порядок їх витрачання, несе всю відповідальність за функціонування порту. Ця схема реалізована в порту Гамбург, в деяких портах Португалії та Данії.

Третя схема: певний портовий збір стягується на користь загальнонаціонального фонду або загальнонаціональної організації. Такий підхід реалізований в Англії щодо маякового збору, який перераховується до спеціального фонду, з якого відбувається фінансування маяків та інших систем, що забезпечують безпеку мореплавства уздовж узбережжя Англії і на підходах до портів; у США – щодо збору з вантажів, спрямовуваного до федерального

фонду, з якого фінансуються днопоглиблювальні роботи і навігаційне забезпечення на підходах до портів.

Четверта схема: портові збори справляються державою та спрямовуються до державного бюджету. При цьому дохід від збору фіксується окремим рядком у дохідній частині бюджету. У його видатковій частині окремим рядком виділяються витрати, пов'язані із забезпеченням функцій (робіт), для фінансування яких стягується збір. У разі перевищення витрат над прибутками держава компенсує відсутню частину з інших джерел. Така схема реалізована в Фінляндії щодо фарватерного збору і лоцманського збору за позапортове проведення суден, у Данії – щодо криголамного збору [24].

При побудові системи портових зборів та визначення їх розмірів часто враховуються географічні, геоморфологічні та інші умови, зокрема власність (державна, комунальна (муніципальна) або приватна), що впливають на роботу портів. Так, наприклад, у різних портах світу зустрічаються такі портові збори: маяковий (Light Dues); якірний (Anchorage Dues); портовий (Port/Harbour Dues); тоннажний, або корабельний (Tonnage or Ship's Dues); доковий (Dock Dues); причальний (Quay/Pier Dues, Berthage, Wharfage); днопоглиблювальний (Dredging Dues); шлюзовий (Lock Dues); бакенний (Buoy Dues); навігаційний (Navigation Dues); льодовий (Ice Dues) тощо. До кола портових зборів відносять також лоцманський збір (Pilotage Dues), який в деяких портах є обов'язковим та стягується незалежно від сплати лоцманської винагороди (Pilotage Fee) за фактично надану послугу.

З перерахованих вище зборів в кожному окремому порту стягують здебільшого два – чотири збори, якщо не враховувати стягувані в різних портах ті чи інші дрібні платежі, як наприклад, на користь будинку моряків, товариства рятування на водах, лікарняний, санітарний тощо. Зазвичай державні порти відрізняються меншою кількістю зборів. Так, наприклад, в державних портах Італії з суден стягується лише якірний збір, а в державних портах Франції – портовий або тоннажний. Нарахування зборів найчастіше проводиться з чистої або валової реєстрової

місткості суден. Крім цих характеристик, в різних випадках враховують також осадку судна, його довжину, тривалість стоянки в порту, кількість навантаженого (вивантаженого) вантажу, вид плавання (каботажне або закордонне), напрямок перевезення вантажу, кількість пасажирів, кількість заходів судна до порту протягом певного періоду та деякі інші фактори [25].

Якщо пригадати вітчизняний досвід упорядкування портових зборів на початку ХХ ст., то тенденція щодо зменшення їх кількості простежувалася вже тоді. Законом від 8 червня 1901 р. була здійснена докорінна зміна портових зборів з метою усунення різноманітності і нерівномірності в різних портах. З 1 січня 1902 р. всі стягувані з суден і товарів портові збори (крім платні за послуги, наприклад, за користування лоцманами і особливими портовим устаткуванням) замінені двома зборами: корабельним і попудним. Корабельний збір стягувався у всіх морських портах з суден, що приходили та відходили в залежності від вантажної місткості судна. Попудний збір було встановлено лише в тих портах, де до цього часу вже існували збори з товарів. Він стягувався з усіх товарів; нижчі ставки було встановлено для сільськогосподарських вантажів, будівельних матеріалів і палива. При встановленні портових зборів особливим чином враховувалися інтереси вітчизняних судновласників, товаровиробників та перевізників – для них передбачалися значно нижчі ставки [14, с. 602-603].

Отже, намагання до зменшення кількості та упорядкування механізму стягнення портових зборів спостерігаються як сьогодні, так й у значно віддалені часи. Не випадково й Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 року № 548 [26], в якості однієї з основних умов розвитку портової галузі визначено реалізацію конкурентної тарифної політики.

Останніми роками представники влади в Україні все активніше звертають увагу на необхідності підвищувати конкурентоспроможність вітчизняних морських портів, залучати до них інвестиції тощо. Однак, крім серйозної політико-

економічної кризи, що призвела до значного зменшення вантажопотоку, у вітчизняних портів є й інша проблема – завищені портові збори, що значно ускладнюють життя всім можливим власникам вантажу [27].

За висновками представників господарюючих суб'єктів, «високі портові збори в Україні, а також непрозорість їх справляння і витрати стримують експортний потенціал країни», «портові збори в Україні підвищуються з 2007 року, тоді як Китай, Голландія, РФ, Південна Африка знижують або не збільшують їх» [28].

Дійсно, практика свідчить – діючі в Україні портові збори є вищими за портові збори інших країн Чорноморського басейну, що є одним з факторів зниження вантажообігу в українських портах. Так, наприклад, за даними досліджень, вартість заходу судна одного з найбільших класів кейпсайз (Capesize) станом на 2016 р. у порт з найвищими в Україні ставками портових зборів – «Южний» – складає 430.000 USD (з яких 326.000 USD – портові збори). Для порівняння, захід судна аналогічного класу до порту Новоросійськ (РФ) складає 123.000 USD, до порту Констанца (Румунія) – 112.000 USD, до порту Ердемір (Туреччина) – 64.500 USD [29]. Порівняльний аналіз розрахункової вартості портових зборів за судозахід до морських портів України, Азово-Чорноморського та Балтійського басейнів (та у розрахунку на одиницю вантажу) наведено у Таблиці 1.

З огляду на такі обставини, необхідно звернути увагу на ряд важливих питань, пов'язаних із рівнем, кількістю та порядком справляння портових зборів у портах України.

1. В Україні, згідно з Законом України від 17.05.2012 р. «Про морські порти України» (ст. 22) та наказом Мінінфраструктури від 27.05.2013 р. № 316 «Про портові збори» застосовується найбільша кількість портових зборів – сім видів: корабельний, каналний, маяковий, причальний, якірний, адміністративний, санітарний. Для порівняння, у порту Констанца (Румунія) таких зборів лише три: корабельний (Port access tariff), причальний (Quay tariff), якірний (Basin tariff) [30].

Таблиця 1

Порівняльний аналіз розрахункової вартості портових зборів за судозахід в морські порти України та Азово-Чорноморського та Балтійського басейнів (та у розрахунку на одиницю вантажу)*

Розрахункове судно		Азово-Чорноморський басейн									Балтійський басейн				
		Україна					Румунія	РФ		Болгарія	Латвія		Естонія	Литва	РФ
		МП Чорноморськ	МП Одеса	МП Южний	МП Маріуполь	МП Миколаїв	Констанца	Новоросійськ	Кавказ	Бургас	Ріга	Вентспілс	Таллінн	Клайпеда	Санкт-Петербург
Балкер (Panamax) Назва: Iron Destiny L=235,78 B=42,00 H=19,00 dwt=89846 GT=54263	Всього порт. зборів дол. США	101037,62	95393,06	104123,32	173852,45	207531,66	29651,26	21332,65	34647,33	54879,43	115167,79	66244,27	50868,31	97482,39	33643,06
	на 1 т вантажу дол. США	1,06	1,00	1,10	1,83	2,18	0,31	0,22	0,36	0,58	1,21	0,70	0,54	1,03	0,35
Танкер назва: Melati 3 L=168,98 B=30,00 H=15,20 dwt=31983 GT=22116	Всього порт. зборів дол. США	41378,54	39066,89	83589,26	71198,82	84991,67	22142,82	9532,99	15091,69	17735,26	52239,76	29971,60	46493,14	31457,80	15045,48
	на 1 т вантажу дол. США	3,75	3,54	7,57	6,45	7,70	2,01	0,86	1,37	1,61	4,73	2,72	4,21	2,85	1,36

Розрахункове судно		Азово-Чорноморський басейн								Балтійський басейн					
		Україна					Румунія	РФ		Болгарія	Латвія		Естонія	Литва	РФ
		МП Чорноморськ	МП Одеса	МП Южний	МП Маріуполь	МП Миколаїв	Констанца	Новоросійськ	Кавказ	Бургас	Ріга	Вентспілс	Таллінн	Клайпеда	Санкт-Петербург
Контейнерові назва: Maersk Bintan L=212,20 B=32,20 H=16,56 dwt=43097 GT=35835	Всього порт. зборів дол. США	37020,88	34644,70	43832,60	Не здійснює суднозахід	Не здійснює суднозахід	10587,79	9851,95	Не здійснює суднозахід	19481,63	40014,79	36904,11	33593,16	43399,17	15548,11
	на 1 т вантажу дол. США	12,03	11,26	14,24			3,44	3,20		6,33	13,00	11,99	10,91	14,10	5,05

* Розрахунок на підставі даних про портові збори в портах (МП Чорноморськ (<http://seaport.com.ua/>), МП Одеса (www.port.odessa.ua/), МП Южний (www.port-yuzhny.com.ua/), МП Маріуполь (<https://www.marport.net/>), МП Миколаїв (www.portnikolaev.com/ru/home.html), порт Констанца (www.portofconstantza.com/), порт Новоросійськ (www.nmtp.info), порт Кавказ (<http://www.amptaman.ru/index.php/port-kavkaz>), порт Бургас (<http://port-burgas.bg/ru>), порт Ріга (www.rto.lv), порт Вентспілс (<http://www.portofventspils.lv>), порт Таллінн (www.portof tallinn.com), порт Клайпеда (www.portofklaipeida.lt), порт Санкт-Петербург (www.seaport.spb.ru)).

На нашу думку, необхідно провести аналіз та оптимізацію кількості портових зборів шляхом виключення тих, які не справляються у конкуруючих портах регіону. Тим більше, що такі збори часто не відповідають логіці надання послуг. Наприклад, корабельний збір справляється, зокрема за «кожний вхід в акваторію морського порту, операційну акваторію причалу (причалів)...» (п. 2.1 наказу Мінінфраструктури від 27.05.2013 р. № 316). Але одночасно «під час кожного заходження судна в порт» справляються адміністративний збір (п. 7.1) та маяковий збір (п. 4.1). Фактично, два останні збори є додатковими до корабельного і справляються за ту ж саму послугу.

2. Невідповідною сучасній міжнародній практиці є застосована в Україні одиниця справляння портових зборів у вигляді «умовного об'єму судна, який обчислюється в кубічних метрах і дорівнює добутку трьох величин (довжина судна, ширина судна і висота борту судна), зазначених в обмірному свідоцтві (головні розмірення) або документі, що його замінює» (п. 1.5 наказу Мінінфраструктури від 27.05.2013 р. № 316). По-перше, у більшості портів світу для розрахунку корабельного збору використовується валова місткість судна (gross tonnage), зазначена у міжнародному обмірному свідоцтві, що є більш простим та зрозумілим. По-друге, для деяких видів портових зборів використовуються інші одиниці вимірювання: довжина судна у метрах (LOA) за день перебування для причального та якірного зборів, що є більш адекватним, адже мова йде про використання фізичної довжини причалу для стоянки судна; або потужність основного двигуна судна (MEC) у kW для екологічного збору.

3. Потребує вдосконалення, з урахуванням питань конкурентоспроможності морських портів, обґрунтування розрахунку ставок портових зборів.

Недосконалим є розроблений проект Методики розрахунку портових зборів, підготовлений ДП «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України» [31]. Зокрема, хибним є ключовий методичний підхід, згідно з яким, «доходи від портових зборів повинні бути достатніми для покриття

витрат, пов'язаних з експлуатацією, відтворенням об'єктів портової інфраструктури та отриманням інвестиційної складової, для подальшого розвитку портової інфраструктури» (п. 2.1. проекту). Адже фактично, всі витрати на розбудову інфраструктури покладаються на судновласників, що робить українські порти абсолютно непривабливими для заходу суден.

4. Потребує перегляду існуюча диференціація у ставках портових зборів між різними портами України. Наприклад, корабельний збір в портах Одеси та Чорноморська у 1,23 рази більший, а у порту Южний (найбільш високі ставки в Україні) у 2,57 рази більший, ніж відповідний збір у порту Миколаїв. Така ситуація, на наш погляд, ставить як окремі порти, так і окремих перевізників у несприятливе становище, викликає штучний перерозподіл вантажопотоків.

Таким чином, сьогодні, в умовах важкої економічної кризи та з метою залучення до вітчизняних портів якомога більшої кількості іноземних перевізників, є нагальна необхідність всебічного правничого та економічного дослідження можливості внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 р. № 316 «Про портові збори» з метою запровадження більш конкурентоспроможної структури та ставок портових зборів в Україні.

ЛІТЕРАТУРА

1. Будник В.А., Шкурко Є.Л. Контролінг тарифів на перевалку вантажів в морських портах України // Проблеми економіки. – Х.: Видавничий дім «ИНЖЭК», 2014. Вип. 2. С. 100-101.
2. Жихарєва В.В. Методологічні підходи до формування портових зборів у морських портах // Вісник економіки транспорту і промисловості. 2016. Вип. 54. С. 241-247.
3. Кібік О.М. Теорія і методологія ціноутворення в морських торговельних портах: монографія. – О.: ОНМУ, 2005. 282 с.
4. Липинська О.А. Теоретичні основи ціноутворення на логістичні послуги морського порту // Економіка: реалії часу. 2014. № 6 (16). С. 41-49.
5. Соколов А.И., Попов В.В. Сборы и платы в портах мира. – М.: Транспорт, 1981. 80 с.; Попов В.В. Повышение портовых сборов:

- плюсы и минусы // Порты Украины. 2009. № 2 (84). URL: <http://portsukraine.com/node/71>
6. Соколов М. Плата за использование портовой инфраструктуры. Причалы // Центр транспортных стратегий. 30 января 2015 года. URL: http://cfts.org.ua/opmions/plata_za_ispolzovanie_pri_chalov_72
 7. Шкурко Є.Л Особливості формування тарифів в портовій галузі // Водний транспорт. – К.: Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана П. Конашевича-Сагайдачного, 2012. Вип. 2(17). С. 50-53.
 8. Шмекер К. Причальный сбор в системе цен международных портов // Порты Украины. 2015. № 1(143). URL: <http://portsukraine.com/node/3961>
 9. Юдина Н.И. Портовые сборы: природа, функции, схемы взимания // Российское предпринимательство. 2014. № 7 (253). С. 101-112.
 10. Meersman H., Strandenes S.P., deVoorde E.V. Port Pricing: Principles, Structure and Models: discussion paper // Norwegian school of economics. 2014. URL: <http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/194585/1/SAM1414.pdf>
 11. Musso E.L., Bergantino A.S., Porcelli F. Port management performance and contextual variables: Which relationship? Methodological and empirical issues // Research in Transportation Business & Management, 2013. URL: <http://www.researchgate.net/publication>
 12. Бригар О.С. Співвідношення портових та митних зборів у правовому аспекті // Митна справа. 2007. № 2. С. 51-53; Бригар О. Портові та митні збори: тотожні або ні // Правове життя сучасної України: тези доповідей 10-ї звіт. наук. конф. проф.-викл. і аспірант. складу (Одеса, 27-28 квітня 2007 р.). 2007. С. 403-406; Бригар О.С. Співвідношення портових та митних зборів у правовому аспекті // Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. пр. 2007. Вип. 36. С. 395-399.
 13. История портовых сборов. URL: <http://freightmarkets.ru/?p=178>
 14. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: Том XXIV. Полярные сияния – Прая. – Спб.: Семеновская Типолитография (И.А. Ефрона), 1898. 958 с.
 15. Концепции ценообразования портовых сборов. URL: <http://freightmarkets.ru/?p=179>
 16. Портовые сборы: что? где? когда? URL: <http://portsukraine.com/node/2760>
 17. Михайлова В. Траншшипмент как зеркало транспортных проблем // Порты Украины. 2010. №8. URL: <http://portsukraine.com/node/1919>
 18. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів: Закон України від 01.06.2010 р. // Відомості Верховної Ради України. 2010. № 30. Ст. 400.
 19. Про портові збори: наказ Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316 // Офіційний вісник України. 2013. № 44. Ст. 1586.

20. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. // Відомості Верховної Ради України. 2013. № 7. Ст. 65.
21. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. 1995. № 47-52. Ст. 349.
22. «Авторы будут могильщиками судостроения», – нардеп-николаевец о законопроектах «О внутреннем водном транспорте». URL: <https://news.pn.ru/politics/174133>
23. Нардеп Сергей Фаермарк: не предлагайте мне деньги, которые можно сложить вдвое. URL: <http://comments.ua/politics/568646-nardep-sergey-faermark-predlagayte.html>
24. Схемы взимания портовых сборов. URL: <http://freightmarkets.ru/?p=180>
25. Судовые сборы и платы за услуги в иностранных портах. URL: http://www.electroengineer.ru/2011/01/blog-post_7828.html
26. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р // Офіційний вісник України. 2013. № 61. Ст. 2194.
27. Такое дорогое Черное море. URL: <http://minprom.ua/articles/214444.html>
28. Портовые сборы в Украине повышаются с 2007 года. URL: <http://korrespondent.net/business/economics/3702173-vysokye-sbory-v-portakh-ukrainy-sderzhyvavit-ee-eksportnyi-potentsyal-ekspert>
29. Не входит – дорого: почему в украинских портах самый дорогой судозаход в мире / Центр транспортних стратегій. URL: http://cfts.org.ua/articles/ne_vkhodit_dorogo_pochemu_v_ukrainskikh_portakh_samyu_dorogoy_sudozakhod_v_mire_1006
30. Basic Port Tariffs / Port Constanta. URL: http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=tarife_apmc_baza&x=load
31. Проект Методики розрахунку ставок портових зборів. URL: <http://mtu.gov.ua/projects/57/>

