

УДК 338.656.03

DOI: <https://doi.org/10.32840/1814-1161/2020-3-15>

Ремзіна Н.А.

провідний інженер
відділу ринку транспортних послуг
Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень
Національної академії наук України

Remzina Natalia

Lead Engineer at the Department of Transport Market,
Institute of Market Problems and Economic-Ecological Researches
of the National Academy of Sciences of Ukraine

ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ РОЗРАХУНКУ ПОРТОВИХ ЗБОРІВ

THE WAYS OF THE PORT DUES CALCULATION SYSTEM IMPROVEMENT

У статті досліджено систему портів зборів в Україні, які є джерелом фінансування розвитку портової інфраструктури. Проаналізовано проект методики формування портів зборів. Економічна привабливість морських портів та послуг відповідних стивідорних компаній для вантажовідправників та вантажоотримувачів і судновласників значною мірою залежить від розміру портів зборів, адже високі ставки приводять до підвищення судновласниками (перевізниками) ставок фрахту, що за інших рівних умов знижує конкурентоздатність портів операторів. Запропоновано авторське бачення вдосконалення системи розрахунку портів зборів. Застосування запропонованої методики формування портів зборів дасть змогу сформувати достатній обсяг коштів для розвитку транспортних терміналів за одночасного забезпечення гнучкості зборів.

Ключові слова: морські порти, методика, транспортний термінал, дивідендна політика, розвиток.

В статье исследована система портных сборов в Украине, которые являются источником финансирования развития портовой инфраструктуры. Проанализирован проект методики формирования портных сборов. Экономическая привлекательность морских портов и услуг соответствующих стивидорных компаний для грузоотправителей и грузополучателей и судовладельцев в значительной степени зависит от размера портных сборов, ведь высокие ставки приводят к повышению судовладельцами (перевозчиками) ставок фрахта, что при других равных условиях снижает конкурентоспособность портных операторов. Предложено авторское видение совершенствования системы расчета портных сборов. Применение предложенной методики формирования портных сборов позволит сформировать достаточный объем средств для развития транспортных терминалов при одновременном обеспечении гибкости сборов.

Ключевые слова: морские порты, методика, транспортный терминал, дивидендная политика, развитие.

The article explores the system of port dues in Ukraine, which are a source of financing the development of port infrastructure. The draft methodology for the formation of port charges has been analyzed. The author's vision of improvement of the of the port charges calculation is proposed. The application of the proposed methodology for the formation of port charges will make it possible to generate the sufficient amount of funds for the development of transport terminals. Ukraine has a powerful port complex, which includes 13 seaports, capable of processing up to 230 million tons of cargo per year. But today it is hardly achievable task to ensure the increasing of cargo turnover volumes. Today, the Ukrainian seaports are being squeezed out of international transport services markets. It is relevant the question of competitiveness of the Ukrainian port infrastructure, which is lags behind most European states according to the criteria of quality of services. There is a high competition between the ports in the Black Sea region today. Port dues are an important factor affecting the attractiveness of the port and, as a consequence, its cargo turnover. Ports of Ukraine lose their competitiveness, because they collect the largest number of port dues, namely the following 7 types: ship's dues, quay dues, anchorage dues, channel dues, beacon dues, administrative dues and sanitary dues. Maintaining of the permanent structures of the maritime transport system in proper condition is one of the components of the domestic seaports competitiveness. The relevance of the problem of the permanent structures financing is based on the high degree of port infrastructure deterioration and lack of investment for its

development. Today in Ukraine the only source of funds for the development of permanent structures of the maritime transport system is the port dues, which are among the highest in the world. This fact negatively effects on the cargo turnover of Ukrainian seaports. So, the issue of port dues is relevant and requires a thorough study. There are discrepancies in the existing differentiation of port dues rates in Ukraine and in the world, between the numbers of port dues in the competitive Ukrainian ports. The disputable issue is the methodology for collecting port dues.

Keywords: seaports, methodology, transport terminal, dividend policy, development.

Постановка проблеми. Ефективне використання можливостей морегосподарського комплексу є суттєвим важелем стабілізації та розвитку економіки України. Жорстка конкуренція на міжнародних ринках, сучасні інтеграційні процеси, а також нові соціально-економічні виклики національного та світового рівнів визначають необхідність дослідження питань розвитку, реформування та підвищення ефективності роботи морських портів. Фінансове забезпечення створення нових та модернізації наявних об'єктів портової інфраструктури є надзвичайно важливим та актуальним. Сьогодні в Україні єдиним джерелом коштів для розвитку постійних пристроїв морської транспортної системи є портові збори, які є одними з найвищих у світі. Питання ухвалення методики формування ставок портових зборів залишається не вирішеним. Відсутність такої методики є причиною встановлення непрозорих, економічно необґрунтованих розмірів ставок портових зборів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Економічна сутність портових зборів, їх класифікація та схеми їх стягнення досліджені в роботах В.В. Жихаревої, В.П. Власової, Т.О. Берегової, А.В. Підгрушної, Н.І. Юдіної та інших учених. В.В. Попов, С.В. Онешко, Ю.В. Кравченко провели дослідження щодо визначення основних напрямів удосконалення системи формування портових зборів в Україні.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Проте невирішеною проблемою є питання врахування інвестиційної складової частини портових зборів для фінансування розвитку об'єктів портової інфраструктури.

Формулювання цілей статті (**постановка завдання**). Метою статті є розроблення рекомендацій щодо вдосконалення методики формування портових зборів.

Виклад основного матеріалу дослідження. В Україні встановлені одні з найвищих ставок портових зборів. За даними проекту "International Seaborne Market" ставки зборів в українських портах є 2–3 рази перевищують аналогічні плати в інших портах світу [1].

Готувати реформу портових зборів почали одразу після прийняття Закону «Про морські порти» [2]. Міністерство інфраструктури України виносило на громадське обговорення проєкти методики формування портових зборів у 2014, 2016, 2018 роках. У квітні 2020 року Міністерство інфраструктури України під впливом Антимонопольного комітету оприлюднило для обговорення новий проєкт Методики розрахунку ставок портових зборів [3], у якому запропоновано розраховувати збори за принципом валової місткості судна (gross tonnage, GT). Цей підхід широко застосовується у світовій практиці і дає змогу скоротити витрати порівняно з наявним принципом умовного об'єму. Проте за однакового показника GT контейне-

ровоз і балкер перевозять вантаж абсолютно різної маси. Припустимо, в порт зайдуть два судна дедвейтом 100 000 т кожне. Однак контейнеровоз візьме на борт 30 000 т вантажу, а балкер – 90 000 т. При цьому вони заплатять одну й ту ж суму зборів, тому більш справедливим рішенням, особливо у зв'язку з вимогами Антимонопольного комітету, була би прив'язка ні до GT, а до кількості вантажу, що перевозиться [4].

Рівень портових зборів має бути економічно обґрунтованим. Величина портових зборів має базуватися на фактичній вартості експлуатації відповідної портової інфраструктури. Це вимагає проведення аналізу економічних показників виробничої діяльності морських портів, аналізу собівартості портових послуг і робіт. Доцільним є ведення обліку одержуваних портами доходів по кожному портовому збору і відповідних їм витрат портів [5, с. 140].

Методика формування портових зборів, на наш погляд, має базуватися на принципі одержання обґрунтованого прибутку з урахуванням інвестиційної складової частини та принципу гнучкості системи їх стягнення. У закордонних портах, як правило, базовий рівень тарифів не більше 10% норми прибутку [6, с. 244].

Розрахунок портового збору має містити константну складову частину (собівартість послуги з урахуванням планового прибутку та дивідендної політики держави) та частину розвитку, а також може здійснюватися за формулою:

$$P^i_t = (C_t(1 + R_t)) \cdot J_{риз i} \cdot J_{инв t} \cdot J_{инф}, \quad (1)$$

Константна
Частина
частина
розвитку

де P^i_t – загальний обсяг портового збору для умов функціонування t -го транспортного терміналу у разі обслуговування i -го судна; C_t – собівартість обслуговування транспортного терміналу; R_t – нормативний рівень рентабельності діяльності транспортного терміналу; $J_{риз i}$ – складова частина, яка враховує ризики; $J_{инв t}$ – складова частина, яка враховує необхідність інвестування в розвиток морської транспортної інфраструктури чи конкретного t -го транспортного терміналу; $J_{инф}$ – інфляційна складова частина, яка встановлюється за даними Державної служби статистики, а сама визначається як показник поточного індексу інфляції в країні.

Для визначення собівартості обслуговування транспортного терміналу (C_t) необхідно врахувати витрати з надання відповідної послуги (як постійні, так і змінні).

$$C_t = \text{ФОП}_t + A_t + M_t, \quad (2)$$

де ФОП_t – оплата праці з відповідними відрахуваннями; A_t – амортизаційні відрахування; M_t – матеріальні та інші витрати.

ФОП_t розраховуємо за формулою:

$$\text{ФОП}_t = \bar{3} \cdot \text{Ш}_t \cdot (1 + \text{Н}_{\text{фон}}), \quad (3)$$

де $\bar{3}$ – середня заробітна плата працівників t -го транспортного терміналу (чи середня з цієї сфери економічної діяльності); Ш_t – чисельність працівників, залучених до процесу обслуговування, яку доцільно збільшити на коефіцієнт $K_{\text{ауп}}$, який враховує частку управлінського персоналу; у середньому $K_{\text{ауп}}$ може дорівнювати 8–15% (з огляду на структуру кадрового складу цієї сфери економічної діяльності, де частка АУП коливається саме в цих межах); $\text{Н}_{\text{фон}}$ – норматив відрахувань на соціальні заходи (станом на 1 січня 2020 року він становить 22%).

Розрахунок амортизаційних відрахувань (A_t) здійснюємо за формулою:

$$A_t = d_A \times N_j \sum_{j=1}^n F_j, \quad (4)$$

де F_j – виробничі фонди j -го виду; d_A – частка амортизації у структурі витрат транспортного терміналу; N_j – норма амортизаційних відрахувань виробничих фондів j -го виду; J – кількість груп виробничих фондів; n – кількість виробничих фондів j -го виду.

Розрахунок величини матеріальних витрат (M_t) розраховуємо за формулою:

$$M_t = d_{\text{Мт}} \cdot \sum_{k=1}^n M_k, \quad (5)$$

де M_k – матеріальні витрати k -го виду обслуговування; n – кількість видів витрат; $d_{\text{Мт}}$ – частка матеріальних витрат у структурі витрат транспортного терміналу.

Визначення розміру інших витрат здійснюється прямим розрахунком.

Для визначення нормативного рівня рентабельності (R_t) для діяльності транспортного терміналу звернемося до світової практики, які свідчить про те, що нормативним рівнем є позначка 10%. Втім, враховуючи складне фінансове становище вітчизняних транспортних терміналів та портової інфраструктури загалом, а також зростання частки прибутку, який поступає до державного бюджету у вигляді дивідендів, що негативно впливає на можливість самофінансування розвитку постійних пристроїв, пропонуємо формулу для розрахунку R_t , яка, базується на середньоєвропейському значенні показника та враховує мінливості дивідендної політики держави:

$$R_t = r \times (1 + \text{RD}), \quad (6)$$

де r – середньоєвропейський рівень рентабельності (10%); RD – поточна ставка дивідендів.

Сьогодні поточна ставка дивідендів в Україні складає 90% від прибутку АМПУ. Отже, рівень рентабельності, який необхідно закласти до портових зборів, становить:

$$R_t = 0,1 \times (1 + 0,9) = 0,19, \text{ або } 19\%.$$

Визначений рівень рентабельності є обґрунтованим щодо потреб розвитку транспортних терміналів.

Під час розрахунку величини портових зборів важливо враховувати можливі ризики, тобто ймовірність виникнення негативної події внаслідок обслуговування транспортними терміналами певних вантажів чи транспортних засобів. $J_{\text{риз } i}$ можна визначити як ймовірність настання несприятливого випадку для конкретного i -го судна (чи вантажоперевізника)

методом експертних оцінок чи прямим розрахунком частки несприятливих подій у загальній суми обслуговування вантажів на t -му транспортному терміналі.

$J_{\text{інв } t}$ має на меті забезпечення часткової компенсації витрат на введення та оновлення виробничих потужностей. Може розраховуватися окремо для кожного транспортного терміналу чи як середня для всієї морської транспортної інфраструктури. Для конкретного транспортного терміналу $J_{\text{інв } t}$ можна розрахувати за формулою:

$$J_{\text{інв } t} = 1 + \frac{N_{\text{ук}} - A_k - \Pi_k - I_k}{N_{\text{ук}}}, \quad (7)$$

де $N_{\text{ук}}$ – вартісне вираження k -х активів, що потребують оновлення; A_k – обсяг амортизаційних відрахувань на оновлення активів; Π_k – прибуток транспортного терміналу, який спрямовується на оновлення активів; I_k – державні, регіональні чи інші зовнішні інвестиції, які спрямовуються на оновлення активів (за наявності).

Привабливість портів для судновласників визначається не стільки рівнем портових зборів, скільки гнучкістю системи їх стягнення, тому під час формування остаточного розміру портового збору доцільно передбачити надання судам різних знижок та пільг залежно від мети заходу суден у порт, лінійності судів, ступеня їх завантаження, кількості заходів суден у порти протягом одного рейсу, виду їх плавання та інших факторів.

Висновки. Результатом дослідження є формування вдосконаленої методики формування портових зборів, яка базується на принципі одержання обґрунтованого прибутку, містить константну частину (врахування необхідного рівня рентабельності, який враховує дивідендну політику держави) та частину розвитку (врахування ризиків, інвестиційної та інфляційної складових частин).

Бібліографічний список:

1. Попов В.В. Портовые сборы: гибкость важнее размера. *Порты Украины*. 2017. № 4 (66). С. 44–48.
2. Про морські порти України : Закон України від 17 травня 2012 року № 4709-VI. Дата оновлення: 13 лютого 2020 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 25.06.2020).
3. Методика розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах : Проект Наказу Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31789.html> (дата звернення: 25.06.2020).
4. Сизоренко Л.М. Мутная вода: чем грозит морской отрасли новая методика расчета портовых сборов. URL: <https://mind.ua/ru/openmind/20211061-mutnaya-voda-chem-grozit-morskoj-otrasli-novaya-metodika-rascheta-portovyh-sborov> (дата звернення: 25.06.2020).
5. Remzina N.A. Port dues as the main source of financing of the permanent structures of the maritime transport system. *Економічні інновації*. 2019. Вип. 1 (70). Т. 21. С. 134–145.
6. Жихарева В.В. Методологічні підходи до формування портових зборів в морських портах. *Вісник економіки, транспорту та промисловості*. 2016. № 54. С. 241–247.

References:

1. Popov V.V. (2017) Portovye sbory: gibkost' vazhnee razmera [Port dues: flexibility is more important than size.]. *Porty' Ukrainy' – Ports of Ukraine*. Vol. 4, 66. 44–48 p. [in Russian].

2. Zakon Ukrainy "Pro mors'ki porty" [The Law of Ukraine "The seaports of Ukraine"] Verhovna Rada Ukrainy' 17.05.2012 № 4709-VI. Retrieved from: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (accessed: 25/06/2020) [in Ukrainian].
3. Metodyka rozrakhunku rozmiriv stavok portovykh zboriv, yaki spravliaiutsia u morskykh portakh [Methodology for calculating the rates of port dues, which are handled in seaports: Draft order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine] : Ministry of Infrastructure of Ukraine. Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/news/31789.html> (accessed: 25/06/2020) [in Ukrainian].
4. Sizorenko L.M. Mutnaya voda: chem grozit morskoj otrasli novaya metodika rascheta portovy'kh sborov [Turbid water: what threatens the marine industry with a new methodology for calculating port charges]. Retrieved from: <https://mind.ua/ru/openmind/20211061-mutnaya-voda-chem-grozit-morskoj-otrasli-novaya-metodika-rascheta-portovyh-sborov> (accessed: 25/06/2020) [in Russian].
5. Remzina N.A. (2019) Port dues as the main source of financing of the permanent structures of the maritime transport system. Economic innovations. Vol. 1 (70), 134–145 p.
6. Zhy'xareva V.V. (2016) Metodologichni pidxody' do formuvannya portovy'x zboriv v mors'ky'x portax [Methodological approaches to the formation of port dues in the seaports]. Visnyk ekonomiky, transportu ta promy'slovosti – Journal of Economics, Transport and Industry, 54, 241–247 p. [in Ukrainian].