

ПОРТОВІ ЗБОРИ ТА ПЛАТИ В ПОРТАХ УКРАЇНИ ТА ЄВРОПИ: ЇХ ПРАВОВЕ ЗНАЧЕННЯ**PORT DUES AND CHARGES IN THE PORTS OF UKRAINE AND EUROPE:
THEIR LEGAL VALUE**

**Клюєва Є.М., д.ю.н., професор,
завідувач кафедри господарського та транспортного права
Державний університет інфраструктури та технологій**

Стаття присвячена висвітленню однієї з актуальних проблем транспортного права щодо питання класифікації видів портових зборів в Україні та країнах Європейського Союзу. На підставі проаналізованих досліджень, визначено, що в світі існує декілька підходів до ціноутворення портових плат та зборів, а саме англійський та французькі підходи. В статті зазначено основні схеми справляння портових зборів, проаналізовано види портових зборів в Україні та напрями їх використання. В Україні з 2013 року розпочалась портова реформа і у зв'язку з цим, були прийняті нові нормативно-правові акти, які визначили сучасні підходи до нарахування портових зборів в Україні. В портах України та Європи портові збори та плати стягуються для ефективного функціонування та утримання портової інфраструктури в належному стані, що є однією із складових конкурентоспроможності вітчизняних та європейських морських торговельних портів. Автором зазначено, що законодавством України не закріплено визначення «портові збори», але аналіз відповідних документів дає можливість зробити висновок, що під портовими зборами слід розуміти грошові суми та плати, які стягуються з судновласників та/або вантажовласників у морських торговельних портах. Портові збори є платою за використання портових споруд або платою за підтримання навігаційної обстановки чи надання судну певних послуг. Умовно портові збори можна поділити на кілька груп. Автором визначено, що в портах України враховують європейський досвід нарахування портових зборів, зокрема тарифікацію нарахування залежить від багатьох факторів: тип судна, приналежність до прапора, частота заходження тощо. Але визначається, що стан української портової інфраструктури на сьогоднішній день залишається незадовільним і продовжує погіршуватись, а портові збори – є вищими ніж в інших країнах.

Ключові слова: порти, портові збори, інфраструктура, портові плати, причали, адміністрація порту.

The article is devoted to highlighting one of the urgent problems of transport law regarding the classification of types of port fees in Ukraine and the countries of the European Union. Based on the analyzed studies, it was determined that there are several approaches to the pricing of port fees and charges in the world, namely the English and French approaches. In the article, the main schemes of settlement of port fees are indicated, and the types of port fees in Ukraine and the directions of their use are analyzed. In Ukraine, port reform began in 2013, and in connection with this, new legal acts were adopted, which determined modern approaches to charging port fees in Ukraine. In the ports of Ukraine and Europe, port fees and charges are charged for the efficient functioning and maintenance of the port infrastructure in proper condition, which is one of the components of the competitiveness of domestic and European sea trade ports. The author states that the legislation of Ukraine does not establish the definition of "port dues", but the analysis of relevant documents makes it possible to conclude that port dues should be understood as sums of money and fees charged to ship owners and/or cargo owners in seariver trade ports. Port fees are a fee for using port facilities, maintaining the navigational environment, or providing certain services to a ship. Conventionally, port fees can be divided into several groups. The author determined that the ports of Ukraine, taking into account the European experience of charging port fees, in particular the tariffication of charging, depend on many factors: type of ship, belonging to the flag, frequency of calls, etc. But it is determined that the state of the Ukrainian port infrastructure today remains unsatisfactory and continues to deteriorate, and port fees are higher than in other countries.

Key words: ports, port dues, infrastructure, port fees, administration of the port.

Закон України «Про морські порти» визначає порт як визначену межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності [1]. Для ефективного функціонування та утримання портової інфраструктури в належному стані, що є однією із складових конкурентоспроможності вітчизняних морських торговельних портів, в портах стягуються відповідні плати та збори. Світова практика функціонування портів показує, що це є основним джерелом покриття витрат.

Загальний документ Європейського Союзу Регламент (ЄС) 2017/352 Європейський парламент і Рада міністрів встановлюють основу для надання портових послуг та загальні правила фінансової прозорості портів. Мета цього документу полягає в тому, щоб вирівняти правила гри в цьому секторі, захистити портових операторів від невизначеності та створити клімат, що сприятиме ефективним державним та приватним інвестиціям. Регламент визначає умови, за яких застосовується свобода надання портових послуг, наприклад тип мінімальних вимог, які можуть бути встановлені з метою безпеки або охорони навколишнього середовища, обставини, за яких кількість операторів може бути обмежена, а також процедура вибору операторів. У таких випадках він запроваджує загальні правила прозорості державного фінансування та стягування плати за використання портової інфраструктури та портових послуг, зокрема, забезпечуючи консультації з користувачами порту.

Поліпшення цифрових інформаційних потоків та зниження адміністративного навантаження дуже важливі для забезпечення ефективного заходу суден до порту та пропускної спроможності вантажів. Щоб сприяти досягненню цієї мети, Комісія має намір створити європейське середовище «єдиного морського вікна» з технічною та правовою базою для подання та повторного використання інформації нормативної звітності, включаючи інформацію електронного маніфесту для митниці. Ці кроки свідчать про важливі кроки в бік поліпшення в координації роботи портів [2].

Структура управління портами більшості країн світу в принципі базується на двох концепціях, які можна назвати англійською та французькою. Англійська розглядає порти як самостійні підприємства, що розвиваються на умовах самофінансування та самоокупності. Так, англійські порти є державними. Це комерційні підприємства, які надають клієнтам відповідні портові послуги та виконують цілу низку функцій, що в принципі належать до сфери державного управління (у тому числі функції адміністрації капітанів портів тощо). Французька концепція розглядає порти як частину єдиної національної транспортної системи, завдання якої – задоволення потреб країни в вантажах, що перевозяться.

Відповідно англійської 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, Японії і в деяких портах Пор-

тугалії). Як правило, вона використовується в портах, які не потребують великих витрат на їх утримання, зі стабільним вантажним потоком, які здійснюють свою діяльність без або майже без конкуренції зі сторони інших портів.

Французька концепція передбачає лише часткове покриття витрат порту з допомогою зборів. Дефіцит коштів, що виникає у зв'язку з цим, повинен компенсуватися за рахунок державного (місцевого) бюджету, тобто за рахунок коштів платників податків. На відміну від англійської французька концепція розглядає фінансування з боку держави як обов'язкову умову роботи та розвитку портів. Як правило, французька концепція застосовується в портах, що вимагають великих витрат на підтримку їх в експлуатаційному стані (наприклад, через протяжні підхідні канали і фарватери, необхідність криголамної проводки в зимових умовах і т. д.), що працюють в гострій конкурентній боротьбі.

В своєму дослідженні, пані Власова В.П. зазначає, що відповідно щодо нарахування портових зборів у світовій практиці застосовується дві основні концепції ціноутворення в портах: англійська та французька. Призначення портових зборів у портах світу однаково [3]. Законодавчо закріплене визначення «портові збори» в українських нормативно-правових актах відсутнє, але аналізуючи тексти відповідних документів, ми приходимо до висновку, що під портовими зборами слід розуміти грошові суми та плати, які стягнуться з судновласників та/або вантажовласників у морських торговельних портах світу владою порту, органами місцевого самоврядування та іншими органами для покриття витрат на підтримання, будівництво портів та причалів, підхідних шляхів до них, маяків, наглядових органів тощо.

Спираючись на дослідження фахівців морської галузі, можна виділити наступні види справляння та використання портових зборів [4]:

1. Портові збори справляються на користь адміністрації порту. Кошти від портових зборів та плат використовуються адміністрацією порту, за погодженням з органами центральної або місцевої влади видаткової частини фінансових планів адміністрації. Відповідальність за підтримання в належному експлуатаційному стані та розвиток портових споруд і систем безпеки несе адміністрація порту.

2. Портові збори стягуються місцевими органами влади в місцевий бюджет. При застосуванні цієї схеми місцеві органи самоврядування або територіальна громада відповідають за розвиток інфраструктури порту та несе відповідальність за підтримання в експлуатаційному стані портових споруд і систем безпеки.

3. Будь-який портовий збір справляється на користь загальнонаціонального фонду або загальнонаціональної організації. Відповідальність за підтримання в експлуатаційному стані та розвиток портових споруд і систем безпеки несе загальнонаціональний фонд або загальнонаціональні організації. Гроші від надходження портових зборів перераховуються до спеціального фонду, з якого фінансується обслуговування маяків та інших систем, що забезпечують безпеку мореплавання вздовж узбережжя країни і на підходах до портів. Такий підхід реалізований у Великобританії стосовно маякового збору, у США – кошти, отримані при справлянні вантажного збору, спрямовуються до федерального фонду.

4. Портові збори справляються у державний бюджет. Відповідальність за підтримання в експлуатаційному стані та розвиток портових споруд і систем безпеки несе держава. Окремим рядком у дохідній частині бюджету фіксується дохід від збору, у видатковій частині – витрати, пов'язані із забезпеченням тих функцій (робіт), для фінансування яких справляється збір. У разі перевищення витрат над доходами держава компенсує відсутню частину з інших джерел. Така схема реалізована у Фінляндії по фарватерному збору, збору за портову лоцманську проводку; у Данії – по стягненню льодового збору.

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. 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 судном за надані йому послуги в порту (лоцманський збір).

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, судові збори, причальний збір, доковий збір, каналний збір, льодовий збір, вантажний збір, якірний збір, днопоглиблювальний збір, шлюзовий збір та ін. Кожен із цих зборів являє 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. В рахунках, які виставляються судновласникам для оплати, можна зустріти таке поняття, як Port charges (витрати). Під цим поняттям розуміються 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 оплати цих зборів спрямовані в державні, муніципальні організації або приватні компанії, які надають ці послуги та зазнали витрат. Так наприклад, згідно з Порядком справляння та розміри ставок портових зборів, якій затверджений наказом Мінінфраструктури України від 27.05.2013, маяковий збір справляється на користь державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства [5].

Портові збори є платою за використання портових споруд або платою за підтримання навігаційної обстановки чи надання судну певних 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 із суден і плавучих споруд, що плавають під Державним Прапором України та іноземними прапорами, справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний. В Україні питання нарахування та справляння портових зборів зазначено у Законі України «Про морські порти України» від 17.05.2012 та Наказі Мінінфраструктури від 27.05.2013 року № 316 «Про портові збори».

В основному ці збори сплачуються на користь Адміністрації морських портів України (АМПУ). Разом з тим причальний збір справляється на користь власника причалу, а якщо причал перебуває у користуванні – на користь відповідного користувача. І власником і користувачем причалу може бути не тільки держава, а й приватний користувач причалу. Отримання корабельного збору

передбачається не тільки державними органами, а й власниками акваторії причалу. Інші збори – буксирування, плата капітану порту, плата за портову інформацію, охорону та закриття вихідних клапанів сплачуються іншим установам та не регулюються централізовано.

Заслугує на увагу та обставина, що у більшості портів передбачені різного роду пільги, що виражаються у цьому, що з певних умов суду повністю чи частково звільняються від сплати зборів. Вище зазначалося, що з деяким зборам передбачено звільнення судна від подальшої їхньої сплати після певного числа заходів у порт протягом встановленого періоду; в інших випадках після певної кількості заходів судна до порту ставки деяких зборів знижуються на той чи інший відсоток. Подібні ж пільги можуть бути передбачені для судна, яке вже сплатило протягом цього рейсу збір в іншому порту тієї ж країни.

П. 12.1 GENERAL TERMS AND CONDITIONS INCLUDING PORT TARIFFS порту Роттердам, надає суднам, які заходять в порт право на знижку. Адміністрація порту пропонує знижки екологічним судам та морським судам, які регулярно відвідують порт Роттердама. У порту Роттердама заохочуються екологічно чисті морські судна. Судна, які отримали високі бали за Екологічним індексом суден (ESI), одержують знижку на морські портові збори. ESI є міжнародним стандартом викидів морських суден. Знижка на чисті судна відповідає політиці адміністрації порту Роттердам щодо сталого розвитку порту. Крім того, з січня 2022 року судам надається знижка, якщо вони зареєстрували своє шумове провадження та повідомили про це з використанням ESI-шуму. Адміністрація порту Роттердам заохочує судноплавні компанії, які перевалюють великі обсяги вантажів у Роттердамі, знижками за кількість. Чим більше вантажів (у тоннах) судноплавна компанія перевалює на рік лінійними послугами в порту Роттердам, тим вища знижка на портові збори [6].

Крім цього, суди можуть повністю або частково звільнитися від сплати зборів у таких випадках: при заході в порт у баласті; при заході лише прийому палива, води чи продовольства, здачі хворих, прийому чи здачі пошти, щоб одержати розпоряджень; аварійні судна або судна, які здійснюють вимушений захід як у порт-притулок; які знаходились в порту менш визначеної кількості часу (24 або 12 год); судна, які повернулися до порту протягом 24 годин після відходу і не здійснили за цей час заходу до іншого порту; судна, що заходять для ремонту на верф або виходять у море на ходові випробування після побудови та в деяких інших випадках. Таким чином порт заохочує

судновласників при плануванні роботи судна саме користуватись послугами порту Роттердам.

Плати за послуги, що надаються судам в іноземних портах у зв'язку з входом, виходом і переміщеннями судна всередині порту, можуть істотно відрізнитися залежно від місцевих правил, звичаїв, навігаційних та інших умов.

В своїй статті пан А. Опонасенко зазначає, що з огляду на глобальну тенденцію до перетворення портових адміністрацій на «порти-лендлорди», що передбачено і в Україні у затвердженій Кабінетом міністрів «Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року», тип портового ціноутворення, коли портові оператори стягують специфічні портові збори на свої послуги, а портові адміністрації – на свої. Світова структура портових зборів змінюється, і деякі з портових зборів тепер містяться в тарифах приватних портових операторів (стивідорів) [7].

Висновок. Портова інфраструктура, що є частиною логістичної інфраструктури та фокусом цієї статті, також посідає досить низькі позиції у міжнародних рейтингах. Стан української портової інфраструктури – незадовільний і продовжує погіршуватись, а портові збори – вищі ніж в інших країнах. Портові витрати в Україні виглядають особливо високими у порівнянні з конкурентами. Портові збори встановлюються урядом, а саме Мінінфраструктури України/Адміністрацією морських портів України (АМПУ) і саме тут уряд може знизити витрати на експортно-імпорту логістику через зниження розміру портових зборів [8].

Портові збори є основним джерелом фінансування морських портів для підтримання портової інфраструктури в належному конкурентному стані, але аналіз ставок по нарахуванню портових зборів та платежів вказує на те, що ставки в українських портах є завищеними і необхідно регулювати ставки портових зборів, для того щоб не втратити конкурентоспроможність морських портів. Кращим шляхом для вирішення цього питання це розробка нової концепції стягнення портових зборів, враховуючи кращий європейський та світовий досвід. Розміри зборів та плат мають бути конкурентоспроможними в порівнянні з іноземними портами не тільки Чорного моря, а й всього Середземноморському басейну.

Цітарифи повинні бути єдиними для всіх державних морських портів та розташованих у них терміналах і причалах всіх форм власності та галузевого підпорядкування. Погоджуємось з висновками дослідників, а саме Власової В.П., що у подальшому є потреба в дослідженні напрямів вдосконалення механізму стягнення та використання портових зборів у морських портах України [3].

ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI «Про морські порти України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>
2. Офіційний сайт ЄС. Мобільність і транспорт. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports_en (Дата звернення: 15.08.2023).
3. Власова В.П. Портові збори в морських портах України. *Глобальні та національні проблеми економіки*. Випуск 2, 2014.
4. Сайт «Порти України». Архівні матеріали. URL: <https://ports.ua/archiv-zhurnal/> (Дата звернення: 13.08.2023).
5. Наказ Мінінфраструктури від 27.05.2013 № 316 «Порядок обліку та використання коштів від портових зборів».
6. Port of Rotterdam. URL: <https://www.portofrotterdam.com/en/sea-shipping/seaport-dues/quantity-discount> (Дата звернення: 19.08.2023).
7. А. Опонасенко. Кому портові збори? Прес-реліз. URL: <https://ports.ua/komu-portovi-zbori/> (Дата звернення: 28.08.2023).
8. Прес-реліз. Що не так з портовими зборами в Україні і як зробити їх конкурентними? URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2017/09/6/628700/> (Дата звернення: 19.08.2023).