

4. Southern Bluefin Tuna Case between Australia and Japan and between New Zealand and Japan, Award on Jurisdiction and Admissibility Decision of 4 August 2000. RIAA, Vol. XXIII. URL: https://legal.un.org/riaa/cases/vol_xxiii/1-57.pdf

5. ITLOS. Case concerning Land Reclamation by Singapore in and around the Straits of Johor (Malaysia v. Singapore), Provisional Measures Order of 8 October 2003/

URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_12/PV.03.06.0.10.03.p.m.E.pdf

6. ICJ. Temple of Preah Vihear (Cambodia v. Thailand). Judgment of 15 June 1962. URL: <https://www.icj-cij.org/files/case-related/45/045-19620615-JUD-01-00-EN.pdf>; North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany/Denmark; Federal Republic of Germany/Netherlands). Judgment of 20 February 1969. URL: <https://www.icj-cij.org/files/case-related/51/051-19690220-JUD-01-00-EN.pdf>;

Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area (Canada/United States of America). Judgment of 12 October 1984. URL: <https://www.icj-cij.org/files/case-related/67/067-19841012-JUD-01-00-EN.pdf>;

Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening). Judgment of 13 September 1990. URL: <https://www.icj-cij.org/files/case-related/75/075-19900913-JUD-01-00-EN.pdf>

7. ICJ. Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory. Advisory Opinion of 9 July 2004. URL: <https://www.icj-cij.org/files/case-related/131/131-20040709-ADV-01-00-EN.pdf>

Бурмака Л.О.

*старший викладач кафедри менеджменту
та економіки на морському транспорті*

Національного університету «Одеська морська академія»

РОЛЬ ПОРТОВИХ ЗБОРІВ В ПІДВИЩЕННІ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

На конкурентоспроможність морської інфраструктури України впливають різнопланові об'єктивні і суб'єктивні чинники і обставини. Посеред них можна виділити такі, як наявність природних ресурсів, суспільна продуктивність праці, ставлення до праці та освіти, модель соціально-політичного та економічного розвитку країни і окремих регіонів, економічна політика, міждержавні та громадянські конфлікти, зовнішня допомога, економічні зв'язки та інше [1].

Стан української портової інфраструктури є незадовільним, а портові збори – вище, ніж в інших країнах. Через неефективну логістику виробники зазнають збитків.

Українська логістика на даний момент є однією з найдорожчих за світовими стандартами.

Портова інфраструктура, що є частиною логістичної інфраструктури, також посідає досить низькі позиції у міжнародних рейтингах.

Українська портова інфраструктура оцінюється керівниками компаній як більш ніж середня, і ця оцінка поступово погіршується [2].

Структура основних портових зборів в морських портах України лише частково відповідає світовій практиці.

Зокрема, корабельний збір, буксирування, лоцманська проводка та санітарний збір є стандартними зборами. Але канальний збір менш поширений в інших країнах, у той час як сім інших – адміністративний, система регулювання руху суден, плата капітану порту, плата за охорону та портову інформацію, закриття вихідних клапанів – є нетиповими.

Два найбільші порти Європи – Роттердам та Антверпен – мають лише три значні збори, які сплачуються Портовій адміністрації, у той час як буксирування та лоцманські послуги сплачуються приватним компаніям. У розвинутих економіках чітко простежується тренд до зменшення та спрощення зборів.

Рівень зборів в українських портах значно перевищує відповідний рівень зборів в портах інших країн. Існує достатньо багато фактів про те, що збори в українських портах чи не найвищі в світі.

Ще кілька років тому за участю фахівців Світового банку розроблялася Методика розрахунку портових зборів. Згідно з цією методикою передбачалося зниження ставок розміром до 60%. У середньостроковій перспективі це передбачало серйозний економічний ефект за рахунок залучення вантажопотоків в українські порти. Зниження портових зборів з 1 січня 2018 року на 20% дозволило збільшити вантажообіг в українських портах на 21%, і досягти рівня в 160 млн т у 2019 році. Потенціал зниження портових зборів залишається на рівні 40%-50%. При подальшому зниженні портових зборів на 20%, можна буде очікувати, що річний вантажообіг морських портах України у 2021-2025 роках збільшиться до 190 млн т. [4].

Морські порти України є невід'ємною частиною світової системи торговельного мореплавства. Тому при встановленні тарифів повинні враховуватися особливості формування рівня ставок портових зборів, прийняті за кордоном, а умови їх нарахування та стягнення - відповідати прийнятим у міжнародному судноплаванні:

- в основу розрахунку ставок портових зборів повинна бути покладена вартість послуг, що одержала широке поширення в зарубіжному портовому ціноутворенні: собівартість послуг плюс певний прибуток на розвиток виробництва. Вартісна основа ставок портових зборів не залежить від прийнятої в країнах концепції формування їх рівня - англійської або французької. Компенсація деякими державами частини витрат на утримання і розвиток національних портів для підвищення їх привабливості на ринках портових послуг (французька концепція) призводить лише до штучного зниження рівня ставок портових зборів, а не їх первісної вартісної основи;

- формули розрахунку ставок портових зборів повинні враховувати індивідуальні особливості нарахування та умови справляння кожного портового збору.

Собівартість послуг по кожному портовому збору (за винятком адміністративного) визначається виходячи з величини відповідних економічно обґрунтованих витрат портів на утримання інфраструктури портів і величини оподаткованого зборами валової місткості суден (їх GT), яка враховує умови справляння кожного портового збору. Тому знизити високий рівень портових зборів в вітчизняних морських портах, обумовлений об'єктивними (природними) факторами, природним шляхом можна в основному значним підвищенням обсягів перевалки ними вантажів і пов'язаного з ними суднообігу, якого в даний час, досягти не вдається.

Кількість найменувань портових зборів встановлюється, виходячи з переліку послуг, що надаються судновласникам при вході судів в порт, стоянці в порту і виході з порту, визначених структурою портових гідротехнічних споруд, а загальний рівень портових зборів визначається величиною загальних витрат на їх утримання [3].

Портові збори в Україні в 2-3 рази перевищують відповідні збори в інших портах регіону та в конкуруючих експортних портах, тож є значний потенціал для їх зниження. Високі портові збори лягають значним тягарем на українську економіку та роблять країну загалом біднішою. З іншого боку, портові збори є важливим джерелом надходжень до Держбюджету України, оскільки 50% (75% до 1 січня 2018 р.) чистого прибутку, що отримує Адміністрація морських портів України з портових зборів, перераховується до Державного бюджету у формі дивідендів, разом з податком на прибуток.

Список використаної літератури:

1. Корнієнко, О. П., Кошара, К. А. Організаційно-економічні засади функціонування морських портів України в системі ринку транспортних послуг // Вісник соціально-економічних досліджень: зб. наук. праць; за ред. М. І.

Зверякова (голов. ред.) та ін. (ISSN 2313-4569). – Одеса: Одеський національний економічний університет. – 2017. – № 1 (62). – С. 84–93.

2. Лейг Е., Нів'євський О. Що не так з портовими зборами в Україні і як зробити їх конкурентними [Електронний ресурс] // Voxukraine. – 2017. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/publications/2017/09/6/628700/>

3. Портові збори: гнучкість важливіше розміру [Електронний ресурс] // Асоціація міжнародних експедиторів України. – 2017. – Режим доступу: <https://www.ameu.org.ua/news/736-portovi-zbori-gnuchkist-vazhlivishe-rozmiru>

4. ФРТУ просить Кабмін знизити портові збори в Україні в умовах кризи [Електронний ресурс] // Промисловість. – 2020. Режим доступу:

<https://www.rbc.ua/ukr/news/frtu-prosit-kabmin-snizit-portovye-sbory-1585727396.html>

Валуєва Л.В.

*к.ю.н. доцент, доцент кафедри цивільного і трудового права
Національного університету «Одеська морська академія»*

ВРЕГУЛЮВАННЯ СТАТУСУ РІЧКОВИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Не дивлячись на те, що Україна має розгалужену систему водних шляхів, вона не використовує свій водний потенціал навіть на 50 процентів. Так, станом на 2019 рік лише 11 мільйонів тонн вантажів перевезено Дніпром. За радянських часів обсяг дніпровських перевезень становив 35 - 40 мільйонів тонн. «Потенціал великий. Щоб його використати, маємо дати, по-перше, законодавче підґрунтя, по-друге, стабільне фінансування, по-третє, забезпечити виконання усіх безпекових заходів», - сказав міністр інфраструктури В. Криклій на засіданні Комітету Верховної Ради з питань економічного розвитку [1].

28.04.2020 було підписано Постанову ВРУ про прийняття за основу проекту довгоочікуваного Закону України «Про внутрішній водний транспорт»[2]. Законопроект має визначити правові, економічні та організаційні засади діяльності внутрішнього водного транспорту та, зокрема, мав би також врегулювати статус річкових портів і їх взаємовідносин з суб'єктами господарювання.

У ст. 1 п. 52 Законопроекту визначено поняття річкового порту (терміналу) як суб'єкту господарювання будь-якої форми власності, який на законних підставах використовує об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту. Отже, наразі створити річковий порт може будь-яка особа. У розрізі цієї теми одразу постає питання про зобов'язання засновників порту