

УДК 656.615

DOI <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2023.2.2/28>**Мурад'ян А.О.**

Одеський національний морський університет

**Демидюков О.В.**

Одеський національний морський університет

## НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ФОРМУВАННЯ ПОРТОВИХ ЗБОРІВ

Відзначено, що ефективність діяльності морських портів цілком залежить від запровадженої системи тарифів та портових зборів, ставки яких впливають на рівень конкурентоспроможності портових операторів. Розглянуто основні види портових зборів, які справляються у морських портах України та напрями використання коштів від них. Акцентовано увагу на тому, що ці кошти повинні спрямовуватись виключно за цільовим призначенням – для фінансування утримання відповідних споруд. Досліджено проблеми, які склалися в сфері справляння портових зборів у вітчизняних морських портах. Зазначено, що завищені ставки, значна кількість видів, відсутність затвердженої методики розрахунку спричиняють зниження конкурентоспроможності портових операторів та рівня прибутку інфраструктурних об'єктів. Доведено необхідність зміни підходів до формування тарифної політики у вітчизняних портах та встановлення обґрунтованих ставок портових зборів. Встановлено, що світові лідери портової галузі запроваджують дієві заходи в напрямі зниження портових зборів та тарифів на портові послуги, спрощують режими обробки транзитних вантажів, що дозволяє підвищити їх конкурентоспроможність та рівень прибутковості. Розглянуто основні цілі ціноутворення в морських портах. Особливу увагу приділено аналізу існуючих підходів до формування цінової політики. На основі узагальнення досвіду лідерів портової галузі сформовано напрями удосконалення системи формування портових зборів. А саме: зменшення кількості портових зборів та їх ставок, а при їх розрахунку, в якості базового, використання витратного методу (виходячи з середніх витрат) у поєднанні з ринковим підходом; використання системи знижок, яка спирається на результати моніторингу конкурентної ситуації та обґрунтування доцільності; затвердження Методики розрахунку портових зборів, яка враховує найкращий світовий досвід; забезпечення використання надходжень від портових зборів за цільовим призначенням. Відзначено, що їх реалізація сприятиме запровадженню конкурентної тарифної політики у вітчизняних портах, забезпеченню ефективного та безпечного обслуговування суден при дотримання сучасних стандартів в цій сфері, розвитку портової інфраструктури та використання транзитного потенціалу країни.

**Ключові слова:** портові збори, тарифи, морський порт, ефективність, конкурентоспроможність, морський транспорт, портові оператори, розвиток.

**Постановка проблеми.** Україна має вигідне географічне положення, що створює сприятливі умови для участі в світових морських вантажних перевезеннях.

Проте, конкурентні умови, які склалися сьогодні на цьому ринку, сучасні виклики, які впливають на функціонування морських портів, вимагають перегляду та коригування існуючих підходів та механізмів їх розвитку.

Зазначимо, що ефективність діяльності морських портів цілком залежить від того, наскільки швидко вони пристосовуватимуться до сучасних вимог світового ринку, а їх конкурентоздатність та привабливість для судноплавних компаній обумовлюється дотриманням сучасних стандартів в цій сфері, ступенем забезпечення стандартів

безпеки суден, рівнем розвитку портової інфраструктури та запровадженням механізмів реалізації нових логістичних рішень.

Світові практики доводять, що частиною фінансових результатів портів та основним джерелом фінансування їх діяльності, за рахунок якого забезпечується утримання портової інфраструктури, є доходи від портових тарифів, включаючи прибутки від портових зборів, ставки яких характеризують економічні умови цих інфраструктурних об'єктів і послуг стивідорних компаній та впливають на рівень конкурентоспроможності портових операторів.

Тому, встановлення обґрунтованих ставок портових зборів є дуже важливим питанням в галузі. А провідні порти світу, враховуючи цей аспект,

вживають дієвих заходів в напрямі зниженні портових зборів та тарифів на портові послуги, спрощення режимів обробки транзитних вантажів, що дозволяє підвищити їх конкурентоспроможність та рівень прибутковості.

Експерти [1, с. 34; 2] звертають увагу на проблему завищеного рівня портових зборів у вітчизняних портах в порівнянні з аналогічними об'єктами як в Азово-Чорноморському басейні, так і світі (зокрема, портами Північної Європи, США, Бразилії та Австралії).

Отже, необхідність реалізації конкурентної тарифної політики у вітчизняних портах потребує формування відповідних напрямів удосконалення системи портових зборів, що актуалізує тематику даного дослідження. Це створить додаткові умови для зростання конкурентоспроможності портів, розвитку їх інфраструктури, сприятиме підвищенню ефективності функціонування морегосподарського комплексу, використанню транзитного потенціалу країни, її інтеграції до світової транспортної системи.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню теоретичних та практичних підходів в сфері формування тарифної політики, спрямованих на підвищення ефективності функціонування морських портів та їх конкурентоспроможність, технологічних аспектів розвитку цих інфраструктурних об'єктів в контексті вирішення питання підвищення ефективності процесів ціноутворення присвячено праці зарубіжних та вітчизняних науковців.

Так, спираючись на існуючий досвід встановлення портових тарифів і зборів в портах світу, авторами досліджень [1; 3; 4] визначено їх переваги та недоліки, а також проаналізовано проблеми в цій сфері; розглянуто чинники впливу на процеси ціноутворення.

Акцентуючи увагу на структурі ціни та різноманітних моделях ціноутворення, в роботах [5; 6; 7] запропоновано авторські погляди на системи формування тарифів в морських портах; сформовано методологічні основи таких процесів в контексті розвитку морегосподарського комплексу [8].

Науковцями [9; 10] розглянуто основні шляхи підвищення ефективності тарифної політики, запропоновано принципи формування портових зборів, а також приділена увага обґрунтуванню знижок з розміру чинних тарифів на навантажувально-розвантажувальні послуги.

Окремі питання формування тарифної політики в морських портах світу досліджуються та аналізуються міжнародними організаціями.

А саме: Світовим банком (*World Bank*) [11], Конференцією ООН з торгівлі та розвитку (*United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD*) [12] та іншими.

Однак, питання формування системи портових зборів потребує подальшого опрацювання з метою визначення основних напрямів її вдосконалення задля підвищення конкурентоспроможності вітчизняних морських портів, забезпечення ефективного та безпечного обслуговування суден в портах України, при дотримання сучасних стандартів в цій сфері та реалізації нових рішень.

**Постановка завдання.** Метою дослідження є визначення основних напрямів удосконалення системи формування портових зборів у вітчизняних морських портах задля забезпечення ефективної діяльності всіх учасників процесу перевезень та підвищення конкурентоспроможності цих інфраструктурних об'єктів.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Під портовими зборами розуміються грошові суми, стягнуті з судновласників і вантажовласників у морських торговельних портах світу портовими властями та іншими органами для покриття витрат на будівництво і утримання портів, підхідних шляхів до них, маяків, наглядових органів тощо [13, с. 129].

Слід вказати, що їх розмір значно впливає на конкурентоспроможність морських портів та послуг відповідних стивідорних компаній. Це пояснюється тим, що надвисокі ставки призводять до підвищення судновласниками (перевізниками) ставок фрахту, що за інших рівних умов знижує конкурентоздатність портових операторів.

Зазначимо, що у морських портах України справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний (табл. 1).

При цьому, кошти від них повинні спрямовуватись виключно за цільовим призначенням – для фінансування утримання відповідних споруд [14].

Дослідження світових практик формування системи портових зборів дозволило констатувати різноманітність підходів, які застосовуються в різних країнах. Але зазначимо, що наприклад, корабельний збір, буксирування, лоцманська проводка та санітарний збір є стандартними зборами. Проте, каналний збір є менш поширеним, а адміністративний взагалі фактично не використовується.

Узагальнюючи закордонний досвід зазначимо, що світові лідери портової галузі дотримуються тенденції спрощення системи портових зборів та зменшення її складових. Так, наприклад порт Рот-

## Види портових зборів в Україні

Види	Напрями використання коштів
Корабельний	- на утримання та очищення акваторії порту від наносів і речовин, що забруднюють її поверхню і дно, на заходи, пов'язані із забезпеченням безпеки судноплавства на судноплавних шляхах; - на утримання персоналу, що бере участь у проведенні цих робіт; - на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання в стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності
Причальний	- на утримання та обслуговування, на ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво причальних споруд і прилеглих до них територій; - на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання в стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства
Якірний	- на утримання та обслуговування, на ремонт, модернізацію, реконструкцію і створення якірних місць стоянки суден на внутрішньому рейді порту
Канальний	на утримання, обслуговування, ремонт та забезпечення безпеки судноплавства на судноплавних шляхах загальнодержавного значення і каналах, очищення їх від наносів і підтримання їхніх габаритів у межах паспортних значень
Маяковий	на днопоглиблювальні роботи, пов'язані з підтриманням та / або поліпшенням проектних габаритів на каналах;
Адміністративний	- на придбання, модернізацію, реконструкцію та будівництво маяків, спеціалізованих гідрографічних (лоцмейстерських) суден, а також програмно-технічних засобів системи моніторингу надводної обстановки тощо; - на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт та здійснює технічний нагляд;
Санітарний	на утримання та обслуговування плавзасобів і контейнерного парку, що використовуються для прийняття із суден усіх видів забруднень, на їх ремонт, на утримання, обслуговування і ремонт спеціального портового устаткування для утилізації сміття та інших забруднень тощо.

Джерело: складено за даними [14; 15]

тердам (Нідерланди), як і порт Антверпен (Бельгія) практикують справляння лише трьох значних зборів, які сплачуються адміністрації порту (буксирування та лоцманські послуги сплачуються приватним компаніям); в порту Констанца (Румунія) серед таких – корабельний, причальний та якірний.

Розробляючи цінову політику та формуючи систему тарифів та зборів, морські порти, як правило, прагнуть досягнення наступних цілей ціноутворення:

- сприяння найбільш ефективному використанню активів порту;
- можливість використання отриманих фінансових ресурсів для розвитку країни;
- отримання доходу, достатнього для подальшого розвитку портової інфраструктури та підвищення безпеки судноплавства та рівня логістичних послуг.

Дослідження розмаїття підходів до формування цінової політики дозволило виокремити ті, які використовуються в практиці встановлення ставок портових зборів. А саме:

- витратний – передбачає, що адміністрація порту відшкодуватиме операційні витрати та

одержуватиме дохід на активи шляхом додавання до собівартості запланованого прибутку. При цьому в якості базових, при розрахунку ставок портових зборів можна використовувати різні типи витрат (середні, змінні або граничні). Але слід вказати, що формування портових зборів, виходячи з середніх витрат найчастіше використовується в світовій практиці;

– ринковий підхід – ставки встановлюються з орієнтацією на попит, рівень конкуренції, сприйняття цінності послуги. Слід вказати, що жорстка конкуренція в портовій галузі спричиняє відхилення від ставок портових зборів, визначених на основі витрат, шляхом використання знижок. Такі практики часто використовуються портами світу, що дозволяє за необхідності підвищувати рівень вантажопотоку (принаймні за транзитним).

Вченими [9, с. 42; 10, с. 244] розглядаються також додаткові підходи: наприклад, встановлення ставок виходячи з вартості вантажів, а не операційних витрат адміністрації порту (не знайшло реалізації в портах світу); формування ставок портових зборів із урахуванням скупчення (але на практиці така плата стягується навпаки, з порту, коли для

судноплавних ліній встановлюється надбавка на фрахт за умов очікування причалу).

Зазначимо, що в якості базового підходу при формуванні системи портових зборів вітчизняних портів представляється доцільним використання витратного методу (виходячи з середніх витрат), який, за необхідності, має поєднуватись з ринковим підходом.

При цьому, серед умов такого поєднання слід виокремити наступні:

- еластичність вантажопотоку за ціною;
- індивідуальний підхід до випадку, обґрунтування доцільності на основі аналізу конкуренції з боку інших портів та сприяння зростанню вантажопотоків. Експерти [16] звертають увагу на той факт, що такий аналіз повинен проводитись спільно з операторами терміналів та внутрішнього транспорту, в яких витрати значно перевищують витрати адміністрації порту.

Проблеми, які склалися в сфері справляння портових зборів (завищені ставки, значна кількість видів, відсутність затвердженої методики розрахунку) спричиняють зниження конкурентоспроможності та рівня прибутку вітчизняних морських портів та потребують вирішення.

Серед основних напрямів удосконалення вітчизняної системи формування портових зборів слід відзначити наступні:

- запровадження практики світових лідерів портової галузі в частині зменшення кількості портових зборів;
- приведення бази розрахунку ставок зборів в Україні у відповідність з портами в інших країнах. Зокрема, справляння зборів з валової місткості суден (як бази розрахунку ставок корабельного, каналного, маякового, адміністративного, санітарного та з одиниці ваги вантажу при справлянні якірного збору) [16];
- використання при формуванні системи портових зборів витратного методу (виходячи

з середніх витрат), як базового та його поєднання з ринковим підходом;

- використання системи знижок, яка спирається на результати моніторингу конкурентної ситуації та обґрунтування доцільності;
- затвердження Методики розрахунку портових зборів, яка враховує найкращий світовий досвід;
- забезпечення використання надходжень від портових зборів за цільовим призначенням.

**Висновки.** Ефективність діяльності морських портів цілком залежить від запровадженої системи тарифів та портових зборів, ставки яких впливають на рівень конкурентоспроможності портових операторів.

Провідні порти світу приділяють значну увагу цьому питанню, запроваджуючи дієві заходи в напрямі зниження портових зборів та тарифів на портові послуги, спрощення режимів обробки транзитних вантажів, що дозволяє підвищити їх конкурентоспроможність та рівень прибутковості.

Проблеми, які склалися в сфері справляння портових зборів у вітчизняних морських портах (завищені ставки, значна кількість видів, відсутність затвердженої методики розрахунку) спричиняють зниження конкурентоспроможності портових операторів та рівня прибутку цих інфраструктурних об'єктів.

Узагальнення досвіду лідерів портової галузі дозволило сформувати напрями удосконалення системи формування портових зборів, реалізація яких сприятиме запровадженню конкурентної тарифної політики у вітчизняних портах, забезпечення ефективного та безпечного обслуговування суден при дотримання сучасних стандартів в цій сфері.

Однак, їх запровадження потребує опрацювання відповідних механізмів реалізації, що складає перспективи подальших досліджень.

### Список літератури:

1. Кібік О.М. Теорія і методологія ціноутворення в морських торговельних портах: монографія. Одеса: ОНМУ, 2005. 282 с.
2. Глущенко О. Методика розрахунку ставок портових зборів: крок вперед чи два назад? *Порти України*. 2018. URL: <https://ports.com.ua/opinions/metodika-rozrakhunku-stavok-portovikh-zboriv-krok-vpered-chi-dva-nazad> (дата звернення 02.02.2023).
3. Будник В.А., Шкурко Є.Л., Будник В.А. Контролінг тарифів на перевалку вантажів в морських портах України. *Проблеми економіки*. 2014. Вип. 2. С. 100–101.
4. Організація транспортного процесу та управління роботою флоту на міжнародному ринку транспортних послуг в умовах глобалізації міжнародного судноплавства: монографія / [авт.кол. : Шибаєв О.Г., Савельєва І.В., Кириллова О.В. та ін.]. Одеса: КУПІСНКО С.В., 2015. 171 с.
5. 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/SAM\\_1414.pdf](http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/194585/1/SAM_1414.pdf) (дата звернення 02.02.2023).

6. 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>. (дата звернення 02.02.2023).
7. Agüero-Tobar M., González-Araya M., González-Ramírez R. Assessment of maritime operations efficiency and its economic impact based on data envelopment analysis: A case study of Chilean ports. *Research in Transportation Business & Management*. 2023. Vol. 46. P. 100-121. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100821>
8. Camarero A., Cancelas N., Verdesoto V. Impact of Covid-19 on the cost of technical services in European ports. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Maritime Engineering*. 2022. Vol. 175. P. 3. DOI: <https://doi.org/10.1680/jmaen.2021.006>
9. Жихарева В.В. Методологічні підходи до формування портових зборів у морських портах. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2016. Вип. 54. С. 241-247.
10. Липинська О.А. Теоретичні основи ціноутворення на логістичні послуги морського порту. *Економіка: реалії часу*. 2014. № 6 (16). С. 41-49.
11. *Review of Maritime Transport 2021*. URL: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2021\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2021_en.pdf). (дата звернення 02.02.2023).
12. Exchange Rate Pass-Through and Inflation Trends in Developing Countries. *Global Economic Prospects*. World Bank, 2014. June. URL: <https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/GEP/GEP2014b/GEP2014b.pdf>. (дата звернення 02.02.2023).
13. Про портові збори: Наказ Міністерства інфраструктури України, від 08.05.2013 № 294. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/>. (дата звернення 02.02.2023).
14. Про морські порти України: Закон України від 4.07. 2013 № 406- VII. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4709-17.11>. (дата звернення 02.02.2023).
15. Порядок обліку та використання коштів від портових зборів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 N 316 URL: <http://www.delta-pilot.ua>. (дата звернення 02.02.2023).
16. Лейнг Е., Нів'євський О. Що не так з портовими зборами в Україні і як зробити їх конкурентними. *Економічна правда*. 2017. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2017/09/6/628700/> (дата звернення 02.02.2023).

#### **Muradian A.O., Demydiukov O.V. DIRECTIONS FOR IMPROVING THE SYSTEM OF PORT DUES FORMATION**

*It is noted that the efficiency of seaports depends entirely on the introduced system of tariffs and port dues, the rates of which affect the level of competitiveness of port operators. The main types of port dues collected in Ukrainian seaports and the ways of using the funds from them are considered. The author emphasizes that these funds should be used exclusively for their intended purpose – to finance the maintenance of the relevant facilities. The author analyzes the problems that have arisen in the field of collection of port dues in domestic seaports. It is noted that inflated rates, a significant number of types, and the lack of an approved calculation methodology lead to a decrease in the competitiveness of port operators and the level of profit of these infrastructure facilities. The author proves the need to change approaches to the formation of tariff policy in domestic ports and to establish reasonable rates of port dues. It is established that the world leaders of the port industry are introducing effective measures to reduce port dues and tariffs for port services, simplify the modes of transit cargo handling, which allows to increase their competitiveness and profitability. The main objectives of pricing in seaports are considered. Particular attention is paid to the analysis of existing approaches to pricing policy formation. Based on the generalization of the experience of the port industry leaders, the author formulates the directions for improving the system of port dues formation. Namely: reduction of the number of port dues and their rates, and when calculating them, the cost method (based on average costs) in combination with the market approach should be used as the basic method; use of a system of discounts based on the results of monitoring the competitive situation and justification of expediency; approval of the Methodology for calculating port dues, which takes into account the best international experience; ensuring that revenues from port dues are used for their intended purpose. It is noted that their implementation will facilitate the introduction of a competitive tariff policy in domestic ports, ensure efficient and safe servicing of ships in compliance with modern standards in this area, develop port infrastructure and use the country's transit potential.*

**Key words:** port dues, tariffs, seaport, efficiency, competitiveness, maritime transport, port operators, development.