

УДК 351:338.4:502

А.М. Мишко

аспірант

Національна академія державного управління при Президентові України

ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

У статті проаналізовано нинішній стан і проблеми розвитку портового господарства України. Розглянуто стан і шляхи розвитку інвестиційного потенціалу морських портів України, сформульовано рекомендації щодо їх розвитку.

Досліджено концепції амортизації та основи побудови амортизаційної політики морського торговельного порту та підприємства портової діяльності. Визначено основні проблеми при побудові ефективної амортизаційної політики щодо зовнішніх та внутрішніх чинників.

Ключові слова: розвиток морських портів, механізми державного управління, транспортна інфраструктура держави, морський транспорт, міжнародні перевезення вантажів, переробка вантажів, судновий канал, структура експорту, інвестиції, амортизаційна політика.

І. Вступ

Базовим документом реформи морських портів України є Закон “Про морські порти України” від 13 червня 2013 р., де передбачено модернізацію портового господарства, міжнародне інвестування в перевантажувальні термінали, гідротехнічні споруди, складські комплекси, а також залучення приватними інвесторами нових видів і обсягів вантажопотоків [3].

В Україні створено Реєстр морських портів, що дало змогу ідентифікувати стивідорні компанії та морські термінали. Практично всі морські торговельні порти України мають гостру потребу в створенні й функціонуванні вільних економічних (інвестиційних) зон. Аналогічні економічні утворення сьогодні успішно працюють у всіх портах країн чорноморського регіону. Адміністрація морських портів України (АМПУ) розробила проект закону про внесення зміни до закону про порти в частині функціонування вільних економічних інвестиційних зон.

Подальший розвиток морської галузі в Україні потребує більш як 25 млрд грн і неможливий без залучення приватних інвесторів. Держава вирішила реалізувати морську реформу й розробити прозору систему державно-приватного партнерства, яка б дала змогу приватному капіталу вигідно взаємодіяти та вкладати кошти в модернізацію та будівництво портових об'єктів державного значення [6].

Проблемою, що гальмує розвиток морських портів України, є забезпечення всім суб'єктам рівного доступу до об'єктів портової інфраструктури. Однак, морські порти й підприємства, що у них працюють, нині недостатньо конкурентоспроможні.

Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 р. [12] розроблена відповідно до Закону України “Про морські порти України” [3] з урахуванням основних засад реалізації державної політики у сфері транспорту.

Аналіз проблем управління морськими портами, зокрема дослідження щодо інвестування в морські порти України, проведений у працях українських науковців: С.М. Заволоки, В.Н. Ковалевича, С.В. Крижанівського, С.М. Мінакової, О.Н. Степанова, Е.В. Тростянецької, Т.О. Цабієвої та ін.

Амортизаційна політика є важливим економічним механізмом діяльності морського торговельного порту та підприємств портової діяльності. Вона дає змогу визначити розміри амортизаційних відрахувань, здійснювати управління витратами та фінансовими результатами, накопичувати необхідні фінансові ресурси та ефективно використовувати їх на потреби відтворення “необоротних активів тощо.

Головні джерела фінансування портової галузі – портові збори, які зобов'язані використовуватися винятково на розвиток портової інфраструктури.

У 2013 р. розроблено проект закону про внесення змін до деяких нормативних актів щодо приведення законодавства про вільні економічні зони в портах до умов ринку. Розроблено концепцію формування спеціальних вільних економічних зон навколо морських портів і на території морських портів. Створення таких зон дасть додатковий приплив інвестицій і забезпечить сталий розвиток морських портів у довгостроковій перспективі.

Основу нормативно-правової бази у цій сфері становлять: Закон України “Про загальні засади створення і функціонування спеціальних (вільних) економічних зон” від

13.10.1992 р. № 2673-ХП [10], Закон України “Про морські порти”, Митний кодекс України (від 13.03.2012 р. № 4495-VI), Податковий кодекс України (від 02.12.2010 р. № 2755-VI), Закон України “Про спеціальну (вільну) економічну зону “Порто-франко” на території Одеського морського торговельного порту” (від 25.03.2000 р. № 1607-ІП) [4].

Відповідно до ч. 6 ст. 18 Закону України “Про морські порти України”, у межах морських портів можуть утворюватися спеціальні (вільні) економічні зони. Утворення СЕЗ сприяє розвитку портів і залученню додаткових вантажопотоків та інвестицій [10].

В умовах поширення інтеграційних процесів існує необхідність пошуку формування та реалізації ефективних механізмів розвитку морських портів.

II. Постановка завдання

Мета статті – проаналізувати економічний механізм державного управління розвитку портової галузі України через інвестиційну, амортизаційну та податкову політики розвитку портової галузі України.

III. Результати

20 жовтня 2010 р. Кабінет міністрів України ухвалив “Транспортну стратегію України на період до 2020 року” [12], яка спрямована на підтримку раціонального й ефективного функціонування транспортної галузі задля створення умов соціально-економічного розвитку країни, покращення конкурентоздатності державної економіки та безпеки транспорту.

Транспортна стратегія охоплює всі проблеми, які пов’язані з транспортом, у тому числі екологічні, питання перетину кордонів, безпеки тощо. Вона спрямована на полегшення інтеграції внутрішньої транспортної системи в європейську й міжнародну транспортні системи та на максимізацію транзитного потенціалу України.

У 2013 р. було створене вперше в морській галузі країни державне підприємство “Адміністрація морських портів України”, яке об’єднало 18 портів галузі та два підприємства – “Дельта-лоцман” і “Керченська поромна переправа” [6].

Реалізація Закону “Про морські порти України” виявила низку дуже гострих проблем, відсутність вирішення з яких може привести до руйнівних процесів у портовій галузі через проблеми фінансування. Передбачуваний на 2014 р. дефіцит фінансування портової галузі становитиме 1 млрд грн, а з урахування анексії Криму, ця сума може ще зрости.

Україна – єдина країна в Чорноморському регіоні, яка не виділяє дотації на будівництво під’їзних шляхів до морських портів з державного бюджету. У всіх портах, що конкурують з українськими, такі дотації обчислюються мільйонами доларів. В Україні бу-

дівництво портових залізниць, естакад, автодоріг, під’їзних колій, підхідних каналів, акваторій здійснювалося винятково за рахунок портових зборів [2].

У квітні 2013 р. Міністерство інфраструктури України оприлюднило проект постанови “Про затвердження Порядку та умов укладання договорів, на підставі яких здійснюється компенсація інвестицій, внесених суб’єктами господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури” [11]. Метою розробки акта є закріплення на законодавчому рівні прозорого порядку здійснення компенсації приватним інвесторам їх вкладень у стратегічні об’єкти портової інфраструктури, що є державною власністю. Зокрема, мова йде про створення чіткого порядку та визначення умов, відповідно з яким Адміністрація морських портів України буде здійснювати компенсації суб’єктам господарювання за:

- інвестиції у гідротехнічні споруди портової інфраструктури, що перебуває у державній власності, у тому числі: капітальний ремонт, модернізацію, реконструкцію та будівництво (об’єкти інвестування);
- вартість підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом: “Про морські порти України”, та внесені до реєстру гідротехнічних споруд у встановленому законодавством порядку, що передаються у державну власність. Затвердження такого порядку сприятиме створенню привабливого інвестиційного клімату для залучення як іноземних, так і вітчизняних інвесторів у розвиток та модернізацію портової інфраструктури.

Одним зі шляхів ефективного розвитку та підвищення рівня конкурентоспроможності портових підприємств є взаємодія з представниками великого бізнесу, що може бути реалізовано за допомогою різних організаційно-економічних форм [7] через механізми державно-приватного партнерства.

Для ефективного економічного розвитку потрібні спеціальні вільні інвестиційні економічні зони (СЕЗ) в межах кожного морського порту. Це запорука успішного функціонування, а головне – розвитку не лише самої морської галузі, а й багатьох інших секторів економіки. Такий досвід мають майже всі країни Чорного моря. Спеціальні вільні інвестиційні економічні зони потрібні Україні для того, щоб зробити свої порти конкурентоспроможними [7].

На думку Ю.С. Шемшученко, портові збори як – платежі, що стягуються із судновласників і вантажовласників у торговельних портах портовою і місцевою адміністраціями, іншими органами для покриття витрат на будівництво та утримання портів, підхідних шляхів до них, маяків, наглядних орга-

нів тощо [13]. Автор виділяє такі портові збори: маяковий, портовий (тонажний, корабельний), навігаційний, якірний, причальний, доковий, каналний, льодовий, річковий і шлюзовий. Ці збори мають цільовий характер і використовуються для відшкодування витрат портів на утримання причальних, огорожених і берегоукріплювальних споруд, підхідних каналів та засобів навігації, огороження на них. До інших видів портових зборів належать санітарний, міський, лікарняний, швартовий, за зачищення причалів, на користь місії моряків, на користь рятувальних товариств тощо. Портові збори класифікують за їх належністю, умовами стягування та принципами нарахування.

За належністю розрізняють збори державні й місцеві. Державні збори спрямовуються на покриття витрат держави, на утримання належних їй портів або їх окремих господарств (маякової, лоцманської служб та ін.), а також органів митного й санітарного контролю. Збори встановлюють за єдиних умов і стягують, як правило, за єдиними тарифами в усіх портах країни. Місцеві збори запроваджують у кожному порту муніципалітети, портова адміністрація, торгові палати судноплавства та інші органи, що володіють або управляють портами, відповідно до місцевих умов. Проте місцеві збори не завжди мають індивідуальний характер. Вони є різними за розміром ставок, однак у переважній більшості країн стягуються в усіх портах країни за єдиними правилами [13].

За умовами стягування портові збори поділяються на обов'язкові й необов'язкові. Обов'язковими є збори, що стягуються незалежно від того, скористався клієнт тими або іншими послугами порту чи ні. У більшості портів світу ці збори нараховують за твердими ставками, встановленими за основними розмірами суден, кількістю прийнятого або вивантаженого вантажу й перевезених пасажирів. Необов'язкові збори сплачуються тільки при наданні судну замовлених ним конкретних послуг. Ставки цих зборів можуть бути твердими, встановленими за заходження судна, або диференційованими з "урахуванням фактичних витрат на обслуговування. Прикладом може бути буксирний збір, рівень якого звичайно залежить від потужності буксира і тривалості обслуговування.

За принципами нарахування зборів судну розрізняють: портові збори з місткості судна, портові збори з його лінійних розмірів, портові збори з комерційного завантаження та ін. Збори нараховують: за місткістю судна (в тоннах або кубічних метрах); за довжиною судна (в метрах або футах); за часом стоянки в порту; за осадкою судна (в метрах, дециметрах, футах); за кількістю доставленого або прийнятого вантажу і пасажирів. Розмір портових зборів також залежить: від виду плавання судна (зарубіжне, каботажне);

форми судноплавства (літерне, трампове); прапора судна (національний режим, режим найбільшого сприяння); класифікації флоту (торговий, промисловий, військовий та ін.); роду вантажу й кількості заходів судна [13].

Наказ Мінінфраструктури України "Про портові збори" від 27.05.2013 р. визначає порядок справляння та розміри ставок портових зборів [9].

Згідно з ч. 3–5 ст. 22 Закону України "Про морські порти України", портові збори сплачуються Адміністрації морських портів України, крім випадків, визначених Законом, а саме [3]:

- причальний збір справляється на користь власника причалу, а якщо причал перебуває у користуванні – на користь відповідного користувача;
- каналний збір справляється на користь власника каналу;
- корабельний збір справляється на користь користувача портової акваторії, а також власника операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання чинності Законом України "Про морські порти України";
- маяковий збір справляється на користь державної установи, що організує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства.

Портові збори (корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний і санітарний) справляються в морських портах із суден і плавучих споруд, що плавають під Державним Прапором України та іноземними прапорами, за групами до додатку Наказу Мінінфраструктури України "Про портові збори".

Сплата портових зборів у морських портах здійснюється до виходу судна з морського порту, а за транзитний прохід каналами – шляхом попередньої оплати або безпосередньо на вході в канал.

Нарахування портових зборів здійснюється з умовного об'єму судна, який обчислюється в кубічних метрах і дорівнює добутку трьох величин (довжина судна, ширина судна й висота борту судна), зазначених в обмірному свідоцтві (головні розмірення) або документі, що його замінює.

Для вантажних суден групи А, які працюють на лініях закордонного плавання, відкритих у встановленому законодавством порядку, надається знижка у розмірі 20% корабельного збору. Для суден, що заходять у морський порт Южний для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних і навалювальних вантажів, при справлянні портових зборів може застосовуватися знижка зі ставок усіх видів портових зборів у розмірі до 50%.

У морському порту Одеса застосовується знижка у розмірі 20% зі ставок усіх видів портових зборів для круїзних пасажирських

суден закордонного плавання групи Б (за винятком тих, що виконують вантажопасажирські рейси).

У період з 15 листопада по 15 березня для круїзних пасажирських суден у закордонному плаванні групи Б (за винятком тих, що виконують вантажопасажирські рейси), що виконують рейси до будь-якого морського порту, застосовується знижка з усіх видів портових зборів у розмірі 50%. Якщо на судно поширюється застосування кількох знижок портових зборів, застосовується тільки найбільша знижка щодо базової ставки.

Державна належність судна й відповідно наданий йому статус під час справляння портових зборів визначаються за прапором, під яким це судно ходить, незалежно від того, хто є його власником і хто його використовує [3].

Податок на додану вартість нараховується та сплачується відповідно до вимог Податкового кодексу України.

Суднам, що обладнані природоохоронним устаткуванням для повної утилізації всіх видів судових відходів і забруднень та мають міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами і свідоцтво про запобігання забрудненню сміттям (екологічно чистим), надається знижка у сплаті санітарного збору в розмірі 50% [9].

Економічна (бухгалтерська) концепція амортизації ґрунтується не на потребах відтворення основного капіталу [1], [11], а на необхідності перенесення по частинах вартості об'єкту основного капіталу на вартість продукції, виробленої за його допомогою в такій величині, яка б точно відповідала втраті вартості об'єкту основного капіталу у виробничому процесі та внаслідок морального зносу [3, с. 19].

Фіскальна (податкова) концепція амортизації передбачає звільнення від оподаткування частини прибутку на суму нарахованої амортизації. У цьому випадку: терміни експлуатації об'єктів основного капіталу обмежені законодавчо; концепція заснована на ефекті податкової економії; повинен зберігатись баланс між фіскальними цілями й цілями економічного розвитку; методи нарахування амортизації встановлюються підприємством самостійно в означених законодавством межах [5, с. 21].

Норми амортизаційних відрахувань та методика їх нарахування встановлюються Податковим кодексом. Зазвичай, у такому випадку норми амортизаційних відрахувань перевищують економічно обґрунтовані норми.

IV. Висновки

Морські порти в Україні є постійними й надійними джерелами доходів у сфері транспортного бізнесу, а також поповнень до бюджету всіх рівнів. Інвестиції виступають дієвим важелем здійснення структурної перебудови економіки, розв'язання соціаль-

них і економічних проблем. Ключовими завданнями державного управління є покращення інвестиційного клімату, активізація інвестиційної активності, нагромадження інвестиційних ресурсів та їх концентрація на пріоритетних напрямках розвитку економіки.

Завдяки своєму географічному положенню Україна має величезний потенціал розвитку портової галузі. Уряд має намір залучити інвестиції в розвиток українських портів. Для цього Кабінет Міністрів приведе українське законодавство у відповідність до світових стандартів.

Проблемою, що гальмує розвиток морських портів України, є забезпечення всім суб'єктам рівного доступу до об'єктів портової інфраструктури.

Список використаної літератури

1. Бакай В.І. Теоретичний аспект аналізу амортизації як основи формування амортизаційної політики / В.І. Бакай // Вісник Технічного університету Поділля. – Хмельницький, 2003. – № 2. – 4.1. – С. 157–166.
2. Воронков В. Щоб інвестиційний фарватер залишався чистим [Електронний ресурс] / В. Воронков // Інформаційний портал "Голос України" від 20.11.2013. – Режим доступу: <http://golosukraine.com>.
3. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. № 4709-VI. – Редакція від 11.08.2013.
4. Про спеціальну (вільну) економічну зону "Порто-франко" на території Одеського морського торговельного порту: Закон України від 25.03.2000р. № 1607-ІП // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 26. – Ст. 208. Редакція від 17.02.2006.
5. Матвієнко М.В. Концепції амортизації при побудові амортизаційної політики морського торговельного порту / М.В. Матвієнко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – Одеський морський нац. ун-т, 2011. – № 37. – С. 14–23.
6. Адміністрація морських портів України: матеріали сайту Державного підприємства [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.uspa.gov.ua.
7. Матеріали сайту Кабінету Міністрів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua>.
8. Матеріали сайту Міністерства інфраструктури [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua>.
9. Про портові збори: Наказ Мінінфраструктури України. Порядок від 27.05.2013 р. № 316. Прийняття від 27.05.2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13>.
10. Про внесення змін до Закону України "Про спеціальну (вільну) економічну зону "Порто-франко" на території Одеського морського торговельного порту" (що-

- до регулювання інвестиційної діяльності на території СЕЗ "Порто-франко"): Пояснювальна записка до проекту Закону України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://wl.cl.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc347id=&pf3511=49371&pi35401=286733>.
11. Порядок та умови укладання договорів, на підставі яких здійснюється компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури: Проект Постанови Кабінету Міністрів України [Електронний ресурс] від 22.04.2013 р. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/print/33291.html.
12. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження КМУ. Стратегія від 11.07.2013 р. № 548-р.
13. Шемшученко Ю.С. Портові збори [Електронний ресурс] / Ю.С. Шемшученко // Юридична енциклопедія. – Режим доступу: <http://cyclop.com.Ua/content/view/1248/58/1/21/>.

Стаття надійшла до редакції 14.05.2014.

Мышко А.Н. Экономический механизм государственного управления развитием морских портов

В статье проанализировано теперешнее состояние и проблемы развития портового хозяйства Украины. Рассмотрены основные проблемы развития морского инвестиционного потенциала портов Украины, а также предоставлены практические рекомендации относительно их развития.

Исследованы существующие концепции амортизации и основы построения амортизационной политики морского торгового порта и предприятия портовой деятельности. Определены основные проблемы при построении эффективной амортизационной политики с точки зрения внутренних и внешних факторов.

Ключевые слова: *развитие морских портов, механизмы государственного управления, транспортная инфраструктура государства, морской транспорт, международные перевозки грузов, переработка грузов, судновой канал, структура экспорта, инвестиции, амортизационная политика.*

Myshko A. The economic mechanism of public administration of development of sea ports

The present state of relations and problem of development of ports economy of Ukraine are analyzed in the article. The basic problems of development of investments to Ukraine marine ports are considered and practical recommendations to their development are given and realization.

This article is dedicated analyze of the economic mechanism of the dynamic development sea ports. The inclusion of an open economy of Ukraine into the world economy on a parity basis is impossible without reforming the economy and its sustainable development. The leading role in this process is given to the establishment and development of a competitive national economy, which is impossible without the use of all available mechanisms to accelerate the reforms and improvement of the internal market institutions.

Now as a state Ukraine is still far away from the way of modern development and EU standards. It is obvious that Ukraine should implement the overtaking economic development by inheriting and adopting the best global practices of economic management. Besides that, we should find new effective instruments for our economic development and one of them is clusters.

The steep drop of production volumes in terms of the global economic crisis have had a great impact on the Ukrainian volume of transportation of goods by all types of vehicles and transport, including marine transport. The forming process of transport infrastructure and complex system of activities in regional logistic nets should play the decisive role in the current difficult situation.

According to the abovementioned, the theoretical issues concerning innovative transport infrastructure and logistic system development in Ukraine and its regions in terms of globalization needs to be revised using cluster models and mechanisms.

Existing concepts of amortization and basis of construction of an amortization policy of sea trading port and the enterprise of port activity are considered. The basic difficulties are defined at construction of an effective amortization policy from the point of view of internal and external factors.

The Ukrainian port industry needs investment and that the current Law on Seaports has created real conditions and incentives for development of ports and protection of investors. Separation of administrative and economic functions is a concept used in the leading ports around the world.

The port authority is a separate entity at all ports in the world. Stevedoring companies operate independently, and they can be public or private. This is the core element of the entire reform of the maritime industry.

Key words: *the development of sea ports, mechanisms of public administration, transport infrastructure of the state, marine transport, international transportations of loads, processing of loads, ship channel, structure of export, investments, the amortisation policy.*