

СБОРЫ И ПЛАТЫ В ПОРТАХ МИРА

А. И. СОКОЛОВ

В. В. ПОПОВ

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ТРАНСПОРТ»

А. И. СОКОЛОВ,
В. В. ПОПОВ

СБОРЫ И ПЛАТЫ В ПОРТАХ МИРА

ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ,
ПЕРЕРАБОТАННОЕ
И ДОПОЛНЕННОЕ



МОСКВА «ТРАНСПОРТ» 1981

Соколов А. И., Попов В. В. Сборы и платы в портах мира.—2-е изд., перераб. и доп.—М.: Транспорт, 1981.—80 с.

В справочном пособии рассмотрены сборы и платы, взимаемые с судов в портах мира, их природа, уровни и условия начисления. Приведены практические рекомендации по сокращению валютных расходов советских судов в иностранных портах. Использование справочного пособия полезно при изучении механизма фрахтового рынка, международных торговых обычаев, коммерческих правил и практики, а также опыта зарубежных судовладельцев. Второе издание переработано с учетом значительных изменений в принципах взимания сборов и методов обслуживания флота за последние годы.

Первое издание вышло в 1971 г.

Рассчитано на судоводителей, работников парокходств, портов, морских агентств, представителей ММФ за рубежом.

Ил. 2, табл. 9, библиогр. 21 назв.

Рецензент Г. М. Новикова

ВВЕДЕНИЕ

В условиях товарного производства транспортная продукция также является товаром и представляет собой единство стоимости и потребительной стоимости. Не имея вещной формы, эта своеобразная продукция — перемещение — свободно реализуется в товарном обороте, как и товары — вещи. «Для транспортной промышленности, стало быть, имеет силу то же, что и для всех других сфер материального производства: труд также и в этой сфере воплощается в *товаре*, хотя он и не оставляет на потребительной стоимости товара никакого заметного следа»¹. Поэтому цена перевозки определяется теми же экономическими законами, которые регулируют ценообразование в товарном производстве.

Морскому транспорту присущи все закономерности формирования цены транспортной продукции, однако он имеет свои особенности, заключающиеся как в самом характере производства, так и в принципах построения цен на его продукцию.

К особенностям производственного процесса на морском транспорте прежде всего относятся:

четкое разграничение отдельных его подразделений, ведущих самостоятельную хозяйственную деятельность, с ярко выраженным характером продукции: флот — непосредственное перемещение товаров, людей; порты — производство погрузочно-разгрузочных работ, пассажирских операций, хранение грузов, различные услуги, оказываемые судовладельцам и грузо-владельцам;

высокая стоимость производственных фондов — флота, портовых гидротехнических сооружений и т. д.;

отсутствие расходов по содержанию морских путей, не считая подходов к портам и магистральных каналов, соединяющих отдельные моря и океаны.

Большое влияние на этот процесс имеют внешняя торговля и мировое судоходство (в настоящее время примерно 85% мирового международного грузооборота осуществляется морским путем, причем объем перевозок систематически возрастает).

Поскольку мировые морские пути не подпадают под национальное правовое регулирование (за исключением территориальных вод), а являются открытыми, они служат аренной деятельности коммерческого судоходства вне зависимости от национальной принадлежности судов.

В этих условиях стоимость перевозок товаров определяется уже не национальными, а интернациональными общественно необходимыми затратами труда. Поэтому в условиях конкурентной борьбы судоходных предприятий всех стран цены продукции морского транспорта теряют свои национальные особенности и замкнутость и становятся средними мировыми рыночными ценами.

На мировом рынке для морского транспорта характерно четкое деление перевозок по организационным формам на линейное и трамповое судоходство. Линейные суда перевозят в основном дорогостоящие генеральные грузы, в трамповые — главным образом массовые грузы.

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд., т. 26, ч. I, с. 423.

Указанные особенности морского транспорта определили и различия тарифов на услуги, оказываемые непосредственно флотом и портами.

В торговом мореплавании цена морской перевозки выражается в двух формах: в тарифах регулярного и фрахтовых ставках trampового судоходства.

В мировом коммерческом судоходстве уровень ставок линейных тарифов, как правило, выше уровня фрахтовых ставок, т. е. ставок trampовых перевозок. Это объясняется как высокой стоимостью и транспортными характеристиками генеральных грузов, так и особенностями эксплуатации линейного флота (высокая скорость и большая удельная грузовместимость судов, повышающие их строительную стоимость, обязательность выполнения рейсов судов независимо от наличия груза и степени загрузки судна, большое число портов захода, оплата за счет судна стивидорных работ, повышенные ставки агентского вознаграждения, расходы на рекламу и т. д.).

Однако независимо от особенностей, присущих фрахтам и тарифам, в целом их уровень соответствует стоимости транспортной продукции, величина которой определяется общественно необходимыми затратами труда на ее производство.

Издержки основных подразделений морского транспорта (флот и порты) в конечном итоге относятся на стоимость транспортируемых товаров и тем самым участвуют в формировании их цены.

Покупателю товаров практически безразлично, через какое подразделение транспорта будут возмещаться издержки транспорта. В принципе каждое подразделение может получить все причитающиеся ему платежи непосредственно у грузовладельцев. Однако в практике торгового мореплавания по ряду причин сложилось такое положение, при котором порт получает определенную часть причитающихся ему сумм через судовладельцев.

Значительная часть портовых издержек, связанных с содержанием причальных оградительных и берегоукрепительных сооружений, территории, акватории портов, подходных каналов, а также оказанием различного рода услуг по обеспечению безопасного перемещения судов, возмещается судовладельцами в виде портовых сборов и плат.

1. ТАРИФЫ НА ПРОДУКЦИЮ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА В МЕЖДУНАРОДНОМ СУДОХОДСТВЕ

1.1. ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ЦЕНЫ НА ПРОДУКЦИЮ ПОРТОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СУДОХОДСТВЕ

Среди зарубежных экономистов существуют две концепции ценообразования за услуги морских портов. Согласно одной из них порты, являясь звеном в едином транспортном процессе, должны выполнять свою основную роль — быстрое и правильное обслуживание грузовладельцев и судовладельцев. Так как в подавляющем большинстве случаев основной задачей портов является обслуживание нужд страны в пределах тяготеющих к ним экономических районов, то и экономические задачи портов находятся в большой зависимости от особенностей и потребностей этих районов, в связи с чем экономическая деятельность портов должна носить подчиненный характер и определяться нуждами тяготеющих к ним экономических районов. Поэтому естественным будет такое отношение к портам, когда от них не ожидают прямых доходов на затраченный капитал, а доходы как бы собираются от повышенной хозяйственной деятельности обслуживаемых ими районов, которые с лихвой покроют возможные убытки от эксплуатации портов.

Поэтому порт, выполняя свои хозяйственные функции, должен существовать за счет налогоплательщиков, т. е. все или большую часть расходов по его содержанию берет на себя государство. В этом случае цена портовых услуг не отражает в полной мере расходов порта [11].

Сторонники этой концепции утверждают, что слишком высокие уровни портовых тарифов затрудняют развитие международного обмена, поэтому тарифы не должны превышать себестоимость, т. е. порты не должны получать от своих услуг прибыли.

Показательна в этом плане политика Франции в отношении финансовой деятельности своих портов. В 1965 г. в связи с реорганизацией управления портами было решено пересмотреть и существующую систему портовых сборов. Наряду со значительным сокращением перечня взимаемых сборов в портах и их упрощением правительство Франции пошло на значительные потери (до 35 млн. фр.) за счет снижения уровня сборов в неавтономных портах с целью повышения их конкурентоспособности¹. В частности, значительно были снижены ставки причального сбора.

Кроме того, была введена новая система финансирования капитальных работ, по которой 80% стоимости строительства подходных каналов, акваторий порта и внешних оградительных гидротехнических сооружений было решено финансировать за счет государственного бюджета. До этого за счет бюджета финансировалось только 50% стоимости таких работ [18].

Согласно второй концепции, портовые сборы и платы должны основываться на реальных издержках и обеспечивать получение определенной прибыли. Сторонники этой концепции рассматривают портовые сборы и платы как цену конкретных услуг, которой присущи принципы формирования цен на промышленную продукцию.

Известный английский экономист Боун, придерживающийся этой концепции, в качестве примера приводит более десяти британских и зарубеж-

¹ В Роттердаме и Антверпене общая сумма портовых сборов, взимаемых с судов, значительно ниже, чем в портах Франции. В этом отношении Антверпен и Роттердам имеют преимущество перед французскими портами [19].

ных портов, достигших хозяйственной самостоятельности благодаря такой политике портовых плат [15].

Современное финансовое положение портов таково, что некоторые из них не в состоянии самостоятельно финансировать строительство определенных объектов, тем более таких, которые окупаются в течение продолжительного периода¹. Поэтому государства оказывают своим портам определенную финансовую помощь. Например, в Англии со стороны государства предусмотрено три способа оказания такой помощи портам: государственное кредитование, отсрочка платежей с гарантией их безусловного возмещения и субсидирование (в виде исключения).

Английская концепция финансово-экономической деятельности морских портов, изложенная в так называемом «Докладе Рогдаля» [20], исходит из принципа, что морские порты обязаны строить свою производственно-финансовую деятельность на здоровых коммерческих началах.

В английских парламентских актах, регулирующих финансовую деятельность морских портов, прямо указывается, что последние вправе взимать различные сборы и платы с судов и обрабатываемых грузов при условии обслуживания их портовыми средствами. Причем величина портовых сборов должна обеспечивать средства на покрытие всех годовых затрат порта.

Следует отметить, что порты Великобритании строят свою производственно-финансовую деятельность на коммерческой основе, несмотря на то обстоятельство, что уровни портовых сборов в этой стране в 2—3,5 раза выше, чем в портах континента [17].

Эта концепция в целом принята в большинстве стран мира. Однако большое разнообразие портовых сборов и плат, а также неясность назначения некоторых из них в сочетании с отсутствием единой точки зрения на источники финансирования портовых затрат привели к тому, что иногда отдельные портовым сборам приписывались черты налогов. Указанное относится, как правило, к тем сборам, которые связаны с расходами порта на содержание общепортовых гидротехнических сооружений — корабельному, доковому, канальному, причальному и т. п. Так, некоторыми авторами [20] сборы, взимаемые в портах с судов и грузов, с правовой точки зрения разделялись на две группы.

К первой группе, определенной как регалия², относились сборы, взимаемые за право входа судна в порт и за право переработки груза на причалах. Являясь одним из источников дохода правящих классов на определенном этапе развития общества, «регалия» потеряла свое значение при капитализме, и поэтому было бы неправильно отыскивать ее черты в существующих сборах.

Ко второй группе относились сборы за услуги, непосредственно оказываемые портом судам и грузам и возмещаемые соответствующими клиентами.

Польский экономист Ф. Хильхен, рассматривая специфический характер отдельных сборов (обязательность оплаты, «невозвратность»³, фискальность и др.), приходит к заключению, что портовым сборам присущи некоторые черты налогов. Противопоставляя, например, платы, являющиеся эквивалентом индивидуальной услуги судну или грузу, тем платам, которые не нахо-

¹ К ним следует отнести такие гидротехнические сооружения, как подходы к портам, волноломы, портовые каналы — «infrastructures de base», а также бассейны, набережные и внутрипортовые подъездные пути. Капитальные вложения в такие элементы портов производятся сравнительно редко и, как правило, одновременно и в больших размерах и не могут осуществляться постепенно (по частям).

² В средние века — монопольное право крупных феодалов на получение определенных доходов — чеканка монет, взимание сборов за проезд по территории, разработка рудников и др.

³ Под этим термином Ф. Хильхен понимает несоответствие величины расходов налогоплательщика размерам самого налога.

дят выражения в непосредственных услугах со стороны портовых сооружений, Ф. Хильхен приписывал налоговый характер тем сборам и за те услуги, при оказании которых порт не несет никаких видимых затрат.

Эту точку зрения нельзя признать обоснованной. В этом отношении авторы полностью разделяют точку зрения Б. Каспровича, подчеркивающего экономический характер портовых сборов, устанавливаемых и взимаемых только в конкретных хозяйственных целях [22]. Портовые сборы от налогов отличает возвратность услуг. Величина налога обычно не соответствует размеру возвратных услуг государства, которыми пользуется плательщик налога. Эта особенность налога является наиболее характерной для отличия его от портовых сборов и плат. При оплате корабельного сбора судовладелец вправе потребовать определенную услугу, которая в данном случае заключается в получении возможности пользоваться сооружениями порта. Это право плательщик приобретает не из какого-то общего положения, вытекающего из общедоступных путей (как это бывает при налоге), а исходя из конкретной платы за вход и выход из порта, предусмотренной корабельным сбором.

Указанное характерно и для грузового сбора как платы грузовладельца за предоставление возможности производства перегрузочных работ, обеспечение которых связано с определенными затратами.

Появление первых портовых сборов было связано с необходимостью строительства и содержания определенных сооружений портов, причем их роль как основного источника финансирования затрат портов сохранилась и до настоящего времени в большинстве портов мира. Поэтому при определении характера портовых сборов следует исходить не из правовой структуры, отыскивая общие с налогами черты, как это делал Ф. Хильхен, а с точки зрения их экономической сущности и основного назначения.

Таким образом, портовые сборы и платы следует рассматривать как плату за услуги портов, заключающиеся в предоставлении для пользования гидротехнических сооружений, территории и других технических средств. Услуги, оказываемые портами грузовладельцам, выражающие в переработке прибывающих в порт грузов, судовладельцам — в предоставлении судам возможности свободного входа в порт, выхода из него и обеспечения безопасности пребывания в нем. При этом, предоставляя услуги, порты несут определенные расходы на оплату труда своих работников и содержание средств производства.

Как уже указывалось, в основе портовых тарифов лежит стоимость продукции портов. Кроме того, к факторам, определяющим их уровень в портах капиталистических стран, также относятся платежеспособность товара и конкурентоспособность порта.

В условиях капиталистической экономики большое распространение получила теория и практика построения транспортных тарифов с учетом платежеспособности товаров. Суть ее, как известно, заключается в том, что транспортные тарифы строятся с учетом цены груза или ценности перевозки для грузовладельца (*ad valorem*).

При построении портовых тарифов главное значение имеет уровень прибыли, получаемой владельцами грузов при их перевалке через данный порт. В этом случае прибыль для грузовладельцев определяется разницей между стоимостью товара в месте отгрузки без учета расходов по перевозке и стоимостью в месте его производства.

Для судовладельцев прибыль сводится к той части разницы в стоимости в месте погрузки и выгрузки, которую он может закрепить за собой в виде фрахтовых ставок, за вычетом фактических расходов перевозки. Величиной этих двух разновидностей прибыли определяются пределы прибыли, получаемой портом.

Доходами портов является та часть прибыли, сложившаяся у грузовладельцев, которую они сумеют закрепить за собой. Нельзя привлечь сумму большую, чем величина сложившейся прибыли. Если портовые власти попытаются получить с грузовладельцев суммы, превышающие величину при-

были, которая возникает от перевалки грузов через порт, то грузопоток иссякнет (либо прекратится торговля, либо груз уйдет в другой порт). Если порт попытается получить большие доходы от судовладельцев, то в порт перестанут заходить суда [14].

В этой связи конкурентоспособность портов определяется величиной прибыли, которую портовые власти оставляют клиентуре при транспортировке грузов через их порт. Однако в отличие от фрахтового рынка, где в основе фрахтовых ставок лежит интернациональная стоимость перевозки, а их уровень определяется конъюнктурой рынка, уровень портовых тарифов определяется рыночными законами только на отдельных конкурирующих направлениях следования груза и лишь тогда, когда его перевозка возможна через различные порты.

Только в этом частном случае происходит конкуренция между портами за привлечение грузов, влияющая на уровень тарифов на все виды портовых услуг. Так, например, существует конкуренция между портами Щецином и Гамбургом за грузы, следующие в чехословацком направлении; между северными портами Франции и портами Бельгии, Нидерландов, ФРГ и др.

Сужение конкуренции между портами рамками определенного конкурирующего направления объясняется тем, что услуги портов в основном не являются взаимозаменяемыми по своим потребительским свойствам, так как их продукция связана с конкретными районами, где и формируется ее цена. Поэтому не существует единого рынка портовых услуг. Направление перевозки грузов, ее начальный и конечный пункты, определяются интересами грузовладельца, в связи с чем для каждого покупателя товара существует свой рынок портовых услуг.

Интересы судовладельцев и грузовладельцев в части выбора портов перевалки могут и не совпасть: с точки зрения судовладельца наиболее выгодным будет тот порт, в котором, при прочих равных условиях, высокая интенсивность перегрузочных работ сочетается с возможностью получения судном грузов в обратном направлении и сравнительно низкими расходами на сборы и различные услуги.

Грузовладелец же отдаст предпочтение тому порту, при перевалке через который его общие затраты по перевозке товара от пункта отправления до пункта назначения будут наименьшими. При этом возможны случаи, когда сравнительно высокие расходы по перевозке грузов морем компенсируются низкими расходами на перегрузочные работы в портах либо перевозку другими видами транспорта, участвующими в данной перевозке.

Обращаясь к базе цены портовых услуг — издержкам, рассмотрим влияние на них некоторых факторов. В частности, было исследовано влияние на уровень портовых сборов интенсивности грузовых работ и объема грузооборота портов.

Так как портовые сборы оказывают влияние на формирование уровня фрахтовых ставок, для обеспечения сопоставимости условий область исследований была ограничена портами отдельных фрахтовых регионов.

Исследование зависимости уровня расходов судов на оплату сборов $P_{сб}$ от интенсивности перегрузочных работ M_v в портах Балтийского и Северного морей показало, что с ростом последней наблюдается тенденция снижения уровней взимаемых сборов (рис. 1.1).

При рассмотрении распределения уровней сборов в зависимости от грузооборота портов того же региона картина аналогичная.

Указанные зависимости отражают закономерный факт — связь цены с производительностью и объемом производства перегрузочных работ в портах. Естественно, что порты, технически хорошо оборудованные, имеющие высокую степень механизации перегрузочных работ, при соответствующем грузо- и грузообороте имеют пониженные удельные (на 1 т) затраты, что отражается на уровне их портовых сборов.

Тенденция зависимости издержек, а следовательно, и уровня сборов от интенсивности перегрузочного процесса не изменяет, однако, сугубо индивидуального характера уровня сборов в каждом конкретном порту даже

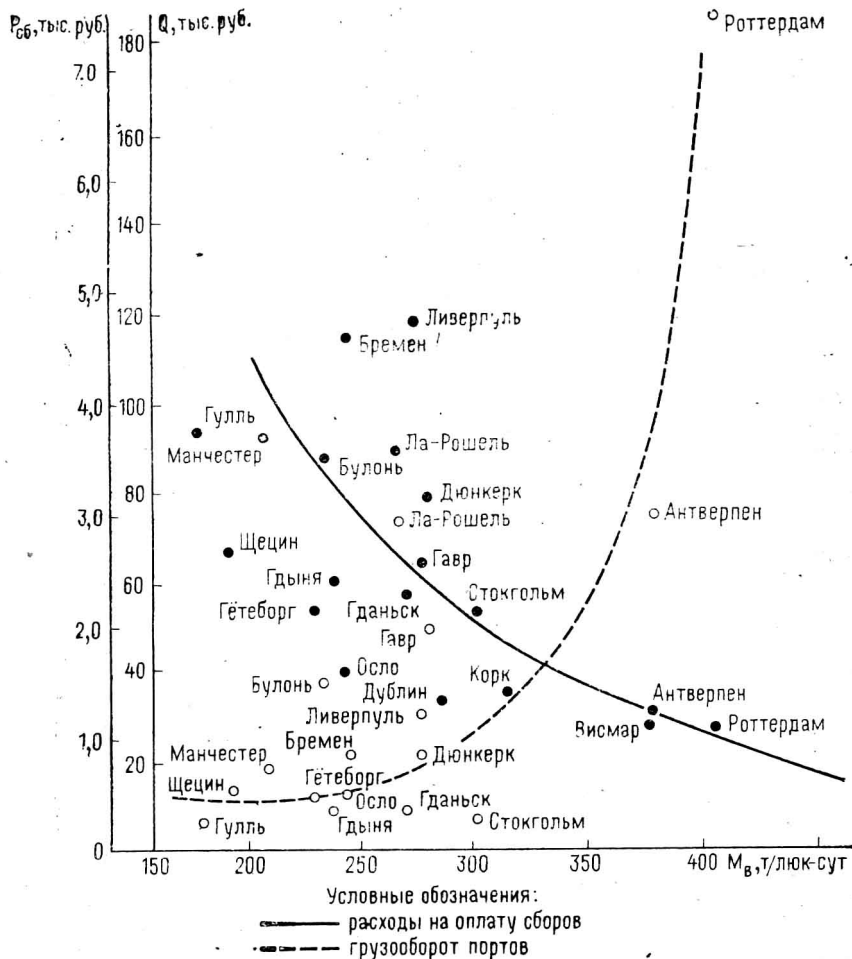


Рис. 1.1

одной фрахтовой группы. Так, в пределах интенсивности перегрузочных работ, равной 270—300 т/люк-сут, попадают порты, в которых уровень сборов для базисного судна колеблется в пределах 1300—2700 руб. за заход, в том числе в Дублине — 1300, Стокгольме — 2100, Гданьске — 2300, Гавре — 2580 и Дюнкерке — 2700 руб.*.

Указанная тенденция отражает лишь характер изменения уровня сборов в зависимости от интенсивности перегрузочных работ в портах и их объема. Тот факт, что, несмотря на это, уровень портовых сборов систематически растёт, говорит о том, что указанные факторы не являются определяющими.

Исследования показывают, что уровни портовых сборов неуклонно следуют за величинами издержек портов. Закономерность этой связи, в част-

* Исследования проведены по данным 1975—1978 гг. для судна грузо-подъемностью 10 тыс. т.

Таблица 1.1*

**Увеличение ставок сборов и плат в иностранных портах
в 1979 г. (по сравнению с уровнем на 1 января 1979 г.)**

Страна, порт	Сбор, %				
	корабель- ный	маячный	лоцман- ский	буксирный	прочие
<i>Великобритания</i>					
Лондон	7,5	—	27,4	15,0	—
Гулль	—	—	—	14,3	—
Ливерпуль	—	—	5,0	15,0	—
<i>Ирландия</i>					
Дублин	18,0	—	10,0	10,0	25,0
Корк	4,0	—	—	—	33,0
<i>Франция</i>					
Руан	10,0	—	7,5	9,5	14,4
Бордо	11,5	—	13,0	—	15,0
Марсель	13,0	—	9,15	8,3	9,15
Гавр	10,0	—	6,5	11,0	13,5
Дюнкерк	10,0	—	10,3	8,0	11,0
<i>Бельгия</i>					
Антверпен	4,0	—	5,0	10,0	5,0
Брюссель	11,0	—	10,0	11,0	5,0
<i>Голландия</i>					
Роттердам	7,0	—	7,0	—	7,0
Амстердам	6,8	—	6,0	5,0	6,8
<i>Порты Греции</i>	25,0	—	—	—	—
<i>Италия</i>					
Генуя	—	—	20,0	17,2	12,0**
Ливорно	—	—	25,0	—	14,0**
Неаполь	—	—	19,0	—	23,0**
Венеция	—	—	15,0	18,0	10,0**
Триест	—	—	17,0	—	32,0**
<i>Испания</i>					
Лас-Пальмас	14,5	14,0	14,0	14,0	—
Барселона	14,0	26,0	14,0	26,0	—
Бильбао	28,5	14,0	24,0	26,0	—
Картахена	14,0	14,0	14,0	23,0	—
<i>Порты Португалии</i>	—	—	75,0	30,0	37,0
<i>Порты ФРГ</i>	4,16	1,5	3,0	5,6	4,0
<i>Швеция</i>					
Стокгольм	20,0	—	—	20,0	7,0

Страна, порт	Сбор, %				
	корабель- ный	маячный	лоцман- ский	буксирный	прочие*
Гётеборг	15,0	—	—	27,0	10,0
Лулео	35,0	—	—	5,0	10,0
<i>Порты Финляндии</i>	—	8,0	—	—	80,0
<i>США</i>					
Хьюстон	—	—	—	15,0	36,0
Новый Орлеан	10,0	—	10,0	20,0	19,0
Окленд	10,0	—	40,0	36,0	7,0
Балтимор	13,0	—	—	10,0	9,0
Нью-Йорк	—	—	—	18,0	8,0
<i>Порты Канады</i>	—	—	—	10,0	9,0
<i>Бразилия</i>					
Рио-де-Жанейро	120,0	30,0	43,0	70,0	120,0
Сантос	58,0	30,0	37,0	67,0	58,0
Рио-Гранде	56,0	30,0	37,0	67,0	56,0
<i>Порты Турции</i>	—	82,0	100,0	100,0	—
<i>Порты Марокко</i>	—	—	20,0	18,0	—
<i>Порты Алжира (АНДР)</i>	—	—	43,0	21,0	45,0
<i>Порты АРЕ (Египет)</i>	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0
<i>Порты Иордании</i>	—	—	—	100,0	100,0***
<i>Австралия</i>					
Сидней	10,0	—	—	6,0	10,0
Мельбурн	16,0	8,0	—	5,0	16,0
Аделаида	39,0	13,0	12,0	3,0	39,0
<i>Индонезия</i>					
Белаван	43,0	—	68,0	32,0	347,0***
<i>Новая Зеландия</i>					
Окленд	10,0	—	10,0	12,5	10,0
Тауранга	12,5	—	20,0	12,5	12,5**
<i>Порты Югославии</i>	25,0	—	20,0	30,0	—

* Таблица составлена по данным конъюнктурного отдела В/О «Совфрахт» ММФ за 1980 г.

** Швартовный сбор.

*** Причальный сбор.

ности, подтверждает то обстоятельство, что на протяжении многих лет в большинстве портов мира происходит систематический рост уровней сборов и плат (табл. 1.1), несмотря на одновременный рост интенсивности погрузочно-разгрузочных работ.

Это вызвано тем, что наряду с ростом интенсивности грузовых работ, способствующих снижению удельных издержек портов, на уровень последних более существенное влияние оказывает ряд других факторов, приводящих в конечном итоге к росту себестоимости портовых услуг.

К таким факторам, наряду с производственно-техническими и природными, следует прежде всего отнести инфляционные тенденции, присущие современному капиталистическому хозяйству в целом, и связанный с ними рост стоимости топлива, материалов, оборудования, заработной платы портовых рабочих и т. п.

Общие условия, определяющие уровень производства и его издержки, характерные для каждого конкретного порта, в равной мере влияют как на уровень портовых сборов, так и на уровень плат за другие услуги. Как правило, для портов с высоким уровнем сборов характерен высокий уровень стивидорных расходов, плат за лоцманскую проводку, буксировку, швартовные операции.

Изложенное подтверждает вывод о том, что сборы, взимаемые в портах мира, не носят налоговый характер, а представляют собой плату за определенные услуги, оказываемые судо- и грузовладельцам. В основе портовых тарифов лежит стоимость этих услуг. Сугубо индивидуальный характер судовых сборов и плат в зарубежных портах определяется объективными причинами и объясняется в основном большими различиями издержек, зависящими прежде всего от природных и производственно-технических особенностей расположения и устройства порта.

1.2. СБОРЫ И ПЛАТЫ В ПОРТАХ МИРА, ИХ НАЗНАЧЕНИЕ И КЛАССИФИКАЦИЯ

Возникновение портовых сборов, цели, которые преследовались при их взимании, и уровень сборов всегда определялись экономической политикой государств на каждом историческом этапе их развития.

Первоначально, кроме основной своей функции — возмещения затрат на содержание и развитие портов, сборы в некоторых случаях использовались как оградительные пошлины и налоги. Так, например, первый портовый сбор в Великобритании, введенный еще в XVI в., взимался с судов, привозящих вина. Однако впоследствии эта функция портовых сборов постепенно утратила свое значение. Уже в 1709 г. введенный в порту Ливерпуль портовый сбор взимался лишь для покрытия затрат на строительство и содержание первого дока [16].

Такое же назначение имели сборы, вводимые в портах других стран. В первом положении о портовых сборах, введенном в Германии, указывалось, что сборы не должны превышать размеров средств, потребных для содержания портовых сооружений.

Первые портовые сборы в Австрии введены в 1897 г. Сборами облагались все паровые суда, заходящие в порты и производящие перегрузочные операции. Основная часть доходов от сборов направлялась на содержание портов. Введенный в 1895 г. в портах Швеции маячный сбор взимался с судов заграничного плавания. Доходы от сбора целиком направлялись на содержание маячной службы.

Аналогичное назначение имел и специальный маячный сбор, введенный Управлением по безопасности мореплавания с 1898 г. в портах Великобритании, Северной Ирландии и Ирландской Республики, который и поныне не утратил своей основной функции. Поступления от сбора направляются в общий фонд, предназначенный для обеспечения безопасности мореплавания.

Роль и остальных портовых сборов как основного источника финансирования определенных затрат портов сохранилась до настоящего времени. Однако различия в экономико-географических условиях портов и, как следствие этого, в структуре и уровне их расходов привели к большому разнообразию портовых сборов как по наименованию, так и по величине.

Однако многосистемность сборов, существующих в портах различных стран, особенность их исторического формирования; влияние налоговой политики государств привели к тому, что зачастую наименования сборов не соответствуют их назначению.

Известно, что сборы направляются на покрытие расходов по содержанию общепортовых гидротехнических сооружений, территории и акватории порта, подходов к порту каналов и маяков, однако проследить связь между наименованием каждого отдельного сбора и целью его взимания и тем более соответствие его тем или иным расходам порта трудно. В ряде же случаев такая связь видна, так:

маячный сбор (является, как правило, государственным сбором) взимается на содержание маячной службы в портах, на каналах, фарватерах рек и т. п.;

причальный сбор взимается на содержание одноименных сооружений порта. В некоторых портах указанные расходы компенсируются за счет других сборов (например, портового, якорного и др.), не совпадающих по наименованию с указанными сооружениями;

доктовый сбор встречается, как правило, в закрытых шлюзовых портах (Лондоне, Антверпене, Гулле, Монреале и др.);

канальный сбор иногда устанавливают в портах, подверженных сильной зоносимости и имеющих подходы каналы. Он встречается в Ираке (Басре), Иране (Бендер-Шахпуре), Швеции (Лулео) и других странах;

речной навигационный сбор установлен в некоторых портах Великобритании, расположенных на реках.

Принципы начисления и уровни ставок одноименных сборов в отдельных портах мира различны (см. Принципы начисления и условия взимания судовых портовых сборов и плат).

Пример. Маячный сбор в портах Великобритании и Швеции начисляют по ставкам, установленным за 1 рег. т чистой, а в портах Индонезии и Австралии (местный сбор) — валовой вместимости судна;

портовый сбор в порту Антверпен установлен за 1 рег. т валовой вместимости судна и дополнительно за каждую тонну переработанного груза, в порту Гамбург — за каждые 100 рег. т, а в порту Роттердам — за 1 м³ вместимости судна и каждую тонну переработанного груза;

причальный сбор в портах Гарстон и Ливерпуль начисляют за 1 рег. т валовой вместимости судна, в порту Кобе — с 1 рег. т валовой вместимости за каждые сутки стоянки судна в порту, а в порту Пирей — за каждый фут занимаемого причала в день;

канальный сбор в порту Басра начисляется с валовой регистровой вместимости и осадки судна, а в портах Лулео и Свартен — только с чистой регистровой вместимости судна.

Следует отметить, что различия ставок одноименных портовых сборов, а также принципов и условий их начисления проявляются не только по странам, но и в пределах портов одной отдельно взятой страны¹. Этим подтверждается прежде всего индивидуальность расходов и связанных с ними сборов.

Характерным примером индивидуальности портовых сборов и их целевого назначения могут служить порты Великобритании. Особенности физико-географических условий расположения портов этой страны (основные из них

¹ Это положение характерно прежде всего для портов капиталистических стран. В портах социалистических стран, как правило, принципы начисления сборов и условия их взимания являются едиными, унифицированными для всех портов страны.

подвержены сильному влиянию приливно-отливных явлений, почти все они являются доковыми со сложной системой шлюзов, многие порты расположены в устьях рек с высокой степенью заносимости) предопределили структуру взимаемых сборов и их уровень.

Уровень сборов в портах Великобритании значительно выше, чем в континентальных портах, что, в свою очередь, характеризует высокую конкурентоспособность последних.

Следует также отметить различие принципов, характеризующих континентальную и английскую системы портовых сборов. В континентальных портах сборы взимаются только с судовладельцев. С грузов, прибывающих и отправляемых на судах, как правило, никаких сборов не установлено. Исключение составляет город Бремен, в котором грузы, идущие от Бремен-Хафена до Бремена и обратно, облагаются специальным сбором. Доходы от этого сбора направляются на поддержание р. Везер в необходимом судоходном состоянии. Во всех остальных крупнейших портах Европы — Гамбурге, Антверпене, Роттердаме, Гавре, Дюнкерке, Марселе, Генуе, Неаполе — сборы с грузов не взимаются.

В портах же Великобритании взимаются специальные грузовые сборы с каждой тонны проходящих через них грузов, за исключением немногих портов, в число которых входят Лондон, Саутгемптон, Кардифф и другие.

Характерной особенностью действующих за рубежом систем судовых сборов является то, что основания для их расчета установлены таким образом, что они прямо или косвенно учитывают продолжительность стоянки судов в порту. В первую очередь это относится к таким сборам, как причальный и портовый, которые непосредственно связаны с расходами по содержанию причадов, оградительных и берегоукрепительных сооружений, акваторий и территорий.

Причальный сбор представляет собой плату за пользование причальными сооружениями, и принципы его начисления, как правило, учитывают время стоянки судна в порту.

Однако не во всех портах взимаются одновременно портовый и причальный сборы. В тех случаях, когда в порту установлен один лишь портовый сбор, его ставки обычно учитывают время пребывания судна в порту, т. е. он одновременно играет роль и причального сбора. Так, в портах Бельгии, а также Франции и Италии¹ причальный сбор как таковой не взимается. Поэтому, например, в портах Антверпен и Гент портовый сбор установлен с регистровой вместимости судна и времени пребывания его в порту. В Амстердаме, Роттердаме и портах Франции время стоянки судна в порту косвенно учитывается путем взимания дополнительного сбора с 1 т переработанного на судне груза. В портах Италии ставка якорного сбора зависит от общего количества погруженного и/или выгруженного на судне груза по отношению к его чистой регистровой вместимости.

Это еще раз подтверждает экономическую сущность и основное назначение взимаемых в портах сборов — как плат за пользование общепортовыми гидротехническими сооружениями.

Индивидуальный характер портовых сборов, выражающийся в перечне взимаемых сборов, их уровнях, принципах и условиях начисления, объясняется прежде всего характером издержек портов, определяемых особенностями их расположения и устройства. Эти особенности присущи каждому порту и приводят к тому, что, кроме таких «традиционных» сборов, как собственно портовый, тоннажный, корабельный, причальный и т. п., во многих портах введен еще ряд так называемых целевых сборов. К ним относятся доковый, речной и озерный, маячный и каналный, якорный и некоторые другие. Однако в некоторых случаях сборы в портах различны лишь по наименованию, что вызвано обычаями портов. Так, роль собственно пор-

¹ Взимаемый в портах Италии якорный сбор является навигационным тоннажным сбором, а не платой за стоянку судов на якоре.

тового сбора, взимаемого в большинстве портов мира, в ряде портов может выполняться такими сборами, как тоннажный, корабельный либо судовой. По принципам, условиям начисления и значимости эти сборы аналогичны собственному портовому сбору.

Существенное влияние на разнообразие сборов оказывают форма управления и принадлежность портов государственным либо частным компаниям. В портах, являющихся собственностью государства, как правило, сборы не являются многочисленными по своей номенклатуре. Это можно видеть на примере государственных портов Франции, Италии, Канады и других стран. Например, в портах Неаполь и Монфальконе (Италия) взимается только якорный, а в портах Марсель, Булонь, Ла-Рошель (Франция) — причальный и портовый сборы.

В то же время в муниципальных портах либо в портах, принадлежащих частным компаниям, перечень взимаемых сборов значительно обширнее. В портах Швеции, например, кроме единого государственного маячного сбора, установлены местные муниципальные сборы. Так, в порту Стокгольм дополнительно к маячному сбору взимается муниципальный портовый сбор, госпитальный, сборы за прохождение шлюзов и моста Лиденгёбрун; в порту Лудео — маячный, муниципальный портовый, дноуглубительный сборы, а при стоянке судов у грузовых причалов предприятий — дополнительно якорный сбор.

Взимаемые в портах сборы подразделяются следующим образом [16].

Dues — сборы, обычно обозначающие платежи, которые взимает порт с судовладельцев за временное пользование сооружениями портов. В ряде случаев этот термин заменяется термином «gate». В некоторых портах эти сборы называются сборами с тоннажа — **Dues of Tonnage**. Сборы с тоннажа частично или полностью используются на постройку маяков, защитных молов, черпание подходов каналов, фарватеров рек, устройство швартовных бочек, а также строительство сухих доков общего пользования. Иногда в эти сборы включается оплата некоторых услуг, например лоцманов, буксиров, швартовщиков.

Tolls — так называемые статусные сборы, обычно вводимые управлениями портов за пользование какой-нибудь транспортной линией, например, железной дорогой или каналом.

Классификация сборов определяется их принадлежностью, назначением, условиями взимания и принципами начисления.

По принадлежности сборы подразделяются на государственные (**Commonwealth Dues**) и местные (**Local Dues**).

Государственные сборы направляются на покрытие расходов государства по содержанию принадлежащих ему портов либо отдельных их хозяйств (маячной, лоцманской службы и др.), а также на содержание органов таможенного и санитарного контроля. Они устанавливаются на единых условиях и взимаются по единым тарифам во всех портах страны.

Местные сборы устанавливаются в каждом отдельном порту его владельцами либо портовой администрацией соответственно местным условиям. Индивидуальность, однако, не является обязательной для этих сборов. Нередко местные сборы, будучи различными по уровню тарифа, взимаются во всех портах страны по единым правилам, условиям и льготам. Это прежде всего относится к собственному портовому, причальному, якорному, доковому и некоторым другим сборам. Доходы от этих сборов поступают муниципалитетам или частным компаниям, владеющим портами.

Как правило, во всех странах действует порядок, по которому состав и уровень портовых сборов должны быть согласованы с государством.

По своему назначению портовые сборы могут быть сгруппированы следующим образом:

маячный сбор (**Light Dues**);

собственно портовый сбор (**Port Dues**). К этому виду относятся тоннажный (**Tonnage Dues**), корабельный (**Ship Dues**), а также доковый (**Dock Dues**), взимаемый при заходе судов в грузовые доки порта;

причалный сбор (Accostage Dues, Berthage, Buoyage, Pier Dues, Quayage, Wharfage);

якорный сбор (Anchorage);

канальный (Canal Dues) и дноуглубительный (Dredging Dues) сборы;

прочие целевые сборы — ледовый (Ice Dues), речной (River Dues), шлюзовый (Lock Dues) и др.

По условиям взимания портовые сборы могут быть разделены на обязательные и необязательные.

Под обязательными понимаются такие сборы, которые взимаются независимо от того, воспользовался клиент теми или иными сооружениями либо услугами порта или нет. В большинстве портов мира начисление этих сборов производится по твердым ставкам, установленным с основных размеров судна, количества принятого или выгруженного груза, количества перевезенных пассажиров.

Необязательные сборы (платы) взимаются только при оказании судну заказанных им конкретных услуг. Ставки этих сборов могут быть твердыми, установленными за судозаход, либо дифференцированными с учетом фактических затрат на обслуживание. Примером может служить буксирный сбор, уровень которого обычно зависит от мощности буксира и продолжительности обслуживания.

По принципам начисления судовые портовые сборы делятся на сборы, устанавливаемые с вместимости судна, линейных его размеров, коммерческой загрузки и др.

Начисление сборов производится:

- с регистровой вместимости судна, выраженной в тоннах либо кубических метрах;

- с длины судна (в погонных метрах либо футах) и времени стоянки в порту;

- с осадки судна (в метрах, дециметрах, футах);

- с количества доставленного либо принятого груза и пассажиров.

В большинстве портов, как правило, сборы начисляют, учитывая несколько признаков. Так, например, в Великобритании доковый сбор в основном начисляют в зависимости от чистой регистровой вместимости судна, количества груза и района его следования.

В портах ФРГ собственно портовый сбор начисляют с валовой регистровой вместимости судна в зависимости от района плавания и рода груза. В портах Нидерландов этот сбор начисляют с валовой регистровой вместимости судна и количества тонн переработанного груза.

В некоторых случаях сборы начисляют с судна за заход независимо от его размеров и времени стоянки в порту.

Судовые портовые сборы могут быть также подразделены на постоянные и переменные.

Постоянные сборы начисляются за судозаход, и их уровень не зависит от продолжительности стоянки судна в порту.

К переменным относятся все причальные, пирсовые и другие подобные сборы, величина которых пропорциональна времени нахождения судна в порту. В закрытых портах, имеющих грузовые доки, аналогичным сбором, учитывающим время пребывания в них судна, является арендная плата.

1.3. СНИЖЕНИЕ РАСХОДОВ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КОНТРОЛЯ ЗА НИМИ ДЛЯ СОВЕТСКИХ СУДОВ В ИНОСТРАННЫХ ПОРТАХ

Значительный рост экспортно-импортных перевозок в международном плавании и услуг, оказываемых отечественным транспортным флотом иностранным фрахтователям, систематически приводят к увеличению объема валют-