

УДК 656.614.033.9

МЕТОДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОПТИМИЗАЦИИ РАСЧЕТА СТОИМОСТИ ЛОЦМАНСКОЙ ПРОВОДКИ

Лошкарев А.Г., Стомба Т.А.

Херсонская государственная морская академия

В системе взимания портовых сборов и плат за услуги, оказываемых судам, можно отметить многочисленные случаи необоснованного завышения стоимости услуг в Украине: рентабельность портовых сборов составляет 500–600%, в то время как в западноевропейских странах 10–12 %.

Поэтому в статье изучен существующий порядок калькуляции стоимости лоцманской проводки судна подходящими каналами, и разработаны методические рекомендации по оптимизации его расчета в зависимости от расстояния, на которое проведено судно во время действия надбавки за внеурочное время. Предложенная методика позволяет правильно рассчитать стоимость услуг лоцмана при проводке судов подходящими каналами, исчисленной по действующим тарифам и избежать необоснованного завышения стоимости лоцпроевдкк.

Ключевые слова: портовые сборы и платы, лоцманская проводка, форма лоцманской квитанции, порядок расчета стоимости лоцманской проводки судна подходящими каналами.

Введение. В настоящее время мировая экономика переживает не лучший период своей истории. Соответственно, все отрасли мирового хозяйства, включая морской транспорт, вынуждены работать в режиме экономии, который не освобождает судовладельца от выполнения всех условий договора перевозки.

В связи с этим большое значение приобретает деятельность, направленная на сокращение расходов судна, значительную часть которых составляют портовые сборы и платы.

Портовые сборы и платы – это плата за услуги, которые предусматривают предоставление права пользования гидротехническими сооружениями, территориями и другими техническими средствами портов. Грузовладельцам порты оказывают услуги по переработке прибывающих в порт грузов, судовладельцам – возможность их транспортным средствам свободно войти в порт, выйти из него и обеспечить безопасность пребывания в нем. Предоставляя услуги, порты несут определенные расходы на оплату труда персонала и содержание средств производства. По своему назначению портовые сборы и платы весьма разнообразны и включают маячный, собственно портовый, тоннажный или корабельный, доковый, причальный, якорный, каналный, ледовый, речной, шлюзовый, лоцманский, санитарный сборы, оплата услуг буксиров, швартовщиков, за зачистку причалов и пр. [1, С. 15-16; 2, С. 129-131].

В зарубежной практике портовые сборы и платы устанавливаются и изменяются в порядке удовлетворения потребностей не только самих портов, но и других заинтересованных сторон. В Западной Европе сложились два основных подхода к портовому ценообразованию – английский и французский [1, С. 5].

Английский подход основывается на том, что одной из важнейших задач портов должно быть получение прибыли. В Великобритании морские порты 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. Эта концепция в целом принята в большинстве стран мира.

Согласно французской концепции порты не обязаны приносить прибыль, поскольку их основная цель заключается в создании благоприятных экономических условий для развития прилегающих к ним территорий и страны в целом. Прибыль от развития прилегающих территорий значительно превышает расходы на содержание портов, что служит основанием для выделения правительствами некоторых стран значительных средств из бюджета на содержание и развитие национальных портов. Порты Западной Европы, как правило, получают значительные субсидии от государства, что

приводит к снижению их тарифов, а также расходов клиентов и повышению конкурентоспособности по сравнению с портами тех стран, которые не получают финансовой помощи от правительства.

Однако независимо от принятой концепции формирования портовых тарифов, их максимум определяется величиной прибыли, которую может получить клиент от пользования услугами порта.

Эксперты выделяют три фактора, которые следует учитывать при формировании уровня портовых тарифов:

- величина расходов порта, которая определяется стоимостью используемых им материальных и человеческих ресурсов;

- величина прибыли клиентов порта. Для грузовладельца – это разность между стоимостью груза в месте его приобретения и стоимостью в месте его продажи за вычетом транспортных расходов. Для судовладельца прибыль определяется как разность между фрахтом, полученным за перевозку грузов, и расходами по судну и рейсу, значительную часть которых составляют портовые сборы;

- величина доходов порта, которые он может реализовать через тарифы – часть расходов грузовладельцев и судовладельцев, которую портовые власти сумеют закрепить за собой. При этом порт, естественно, не может получить прибыль больше, чем у грузовладельцев и судовладельцев от пользования его услугами. Иначе порт потеряет свою конкурентоспособность, а, следовательно, и привлекательность [3].

Таким образом, спрос на услуги порта зависит от того, какая прибыль при установлении портовых тарифов остается у клиентов. Исходя из этого, порт должен установить такой уровень тарифов, который способствовал бы повышению эффективности его работы и учитывал при этом не только текущие, но и стратегические цели. Для повышения спроса на свои услуги, при прочих равных условиях, портовые власти должны снижать уровень тарифов. Путем повышения тарифов порт может сократить спрос на свои услуги, что имеет место в украинских морских портах. Только в исключительных случаях повышение тарифов оправдано. Например, при нехватке складских площадей в порту тарифы устанавливаются на таком уровне, который сократит время хранения на них грузов.

К сожалению, в Украине системе портовых сборов не везет. С умом ею не смогли распорядиться ни порты (вспомним ничем не оправданную, непомерно завышенную действиями администрации Херсонского и Николаевского портов ставку канального сбора, которая привела к снижению привлекательности этих портов для клиентуры), ни вышестоящие органы (изменением формы расчета причального сбора, введением надуманного административного сбора). И самую большую опасность представляет существующая с недавнего времени система отрыва портовых сборов от портов путем передачи функции получения портовых сборов государственному предприятию «Администрация морских портов Украины», которая, по мнению авторов, способствовать привлекательности украинских портов для грузовладельцев не будет. Однако это является темой для отдельного большого исследования схем финансирования всей системы морской инфраструктуры Украины, которая выходит за рамки данной статьи.

Если внимательно изучить оставшееся от прежних властей Украины наследие, то в системе взимания портовых сборов и плат за услуги, оказываемые судам, следует отметить многочисленные случаи необоснованного завышения стоимости услуг: рентабельность портовых сборов в Украине составляет 500–600%, в западноевропейских странах 10–12 % [3].

Анализ последних исследований, в которых положено начало решению проблемы. Винников В. В. отмечает, что одним из сложно исчисляемых судовых сборов в отечественных портах является лоцманский [4, С. 274]. Жихарева В. В. акцентирует внимание на том, какие сборы и платы изымаются в морских портах с судов и плавучих сооружений, которые работают как под национальным, так и под иностранными

флагами [5, С. 363]. В Кодексе торгового мореплавания Украины уделено внимание процедурам лоцманской проводки [6, глава 3].

Целью статьи является оценка существующего порядка расчета стоимости лоцманской проводки судна подходными каналами и формирование методических рекомендаций по оптимизации его расчета, путем фиксации фактического расстояния, пройденного судном во время лоцпроводки, с разделением этого расстояния на отдельные участки, зависящие от времени суток, связанного с действием конкретной надбавки за проводку судна во внеурочное время.

Результаты исследования. В соответствии с вышеуказанной целью исследования в статье определены и решены такие основные задачи: установлена сущность и роль лоцманской проводки в обеспечении безопасности судна, экипажа и груза, исследованы недостатки существующего подхода к расчету стоимости лоцманской проводки судна подходными каналами и предложена методика расчета, которая будет учитывать реальные условия предоставления услуги.

Объектом исследования являются суда – потребители лоцманских услуг.

Предметом исследования является совокупность теоретических, методических и практических аспектов расчета стоимости лоцманской проводки судна подходными каналами.

Методологической основой исследования является диалектический метод и системный подход. Теоретическую базу исследования составили существующие методики исчисления сборов и плат, практические и справочные пособия украинских и зарубежных авторов.

Прибрежные страны имеют исключительное право на осуществление в своих водах лоцманской проводки, которое реализуется путем организации государственной лоцманской службы или лоцманских корпораций, функционирующих под общим контролем государства. Лоцманская проводка обеспечивает возможность безопасного захода и выхода судна из порта, а также безопасное прохождение сложных участков перехода.

Ценность лоцмана заключается в том, что он знает конкретный район плавания, его навигационную обстановку, маяки, огни, мели и пр. Капитан использует практические знания лоцмана и его опыт плавания в данном районе [7, С. 184].

Лоцманская проводка подразделяется на:

- добровольную (или необязательную) – капитан судна не обязан брать лоцмана, но, если посчитает необходимым, может затребовать на судно лоцмана;
- обязательную – капитан судна не имеет права осуществлять плавание без лоцмана [7, С. 184].

Выбор вида лоцманской проводки определяется соображениями безопасности мореплавания и необходимостью соблюдения интересов государства. Следует заметить, что во многих странах деятельность лоцмана на борту судна регламентируется Положением о государственных морских лоцманах или Кодексом торгового мореплавания, согласно которым присутствие лоцмана не снимает с капитана ответственности за управление судном.

Если капитан, приняв на судно лоцмана, не будет следовать его рекомендациям, последний имеет право в присутствии третьего лица отказаться от продолжения проводки судна. Лоцман обязан потребовать, чтобы об этом было записано в судовом журнале и в лоцманской квитанции. Однако и после отказа от проводки лоцман обязан оставаться на мостике и, если капитану потребуются сведения, необходимые для безопасного плавания, он обязан предоставить их. Если же капитан потребует, чтобы лоцман возобновил проводку судна, то он не вправе отказаться, и обязан продолжить проводку [7, С. 183].

Капитан судна, как бы хорошо он ни подготовился к плаванию, вынужден в большинстве случаев полагаться на лоцмана, что накладывает на последнего особую ответственность за безопасность судна и людей.

Однако капитан и судовладелец смогут возложить ответственность на лоцмана и соответствующую службу (компанию), если все действия лоцмана, в том числе и ошибочные, что, как правило, выясняется только после происшествия, будут своевременно и надлежащим образом зафиксированы.

Если местные правила предусматривают обязательную лоцманскую проводку, а капитан ею пренебрегает, то суд или арбитраж рассматривают действия капитана как грубую небрежность и возлагают на такое судно ответственность за происшествие.

Действующими тарифами предусмотрена оплата стоимости внепортовой лоцманской проводки в зависимости от расстояния, на которое проведено судно. При этом при проводке судна в ночное время, за выходные и праздничные дни должны взиматься надбавки. Размер этих надбавок составляет 25% за предоставление услуги в ночное время в будний день и 100% – в выходные дни. В выходные и праздничные дни также взимается надбавка за работу в дневное время в размере 50% стоимости услуги. Ночным временем считается период с 22 часов до 06 часов следующих суток.

Если проводка судна производится полностью в период действия одной какой-то надбавки, то проблем с расчетом стоимости этой услуги не возникает. Но во многих случаях при проводке судна лоцманом какая-то ее часть производится во внеурочное время и возникает необходимость определить размер этой части услуги для расчета надбавки.

К сожалению, до настоящего времени формы расчета стоимости лоцманской проводки судов каналом в филиале ГП «Администрации морских портов Украины» ГП «Дельта-лоцман» (а также всеми предыдущими организациями, осуществлявшими лоцманские услуги) не предусматривают определения этих надбавок в зависимости от расстояния, на которое проведено судно во время действия этой надбавки. Вместо этого оплата взимается за время нахождения лоцмана на судне, т.е. с момента его прибытия и до момента убытия с судна. Расстояние проводки умножается на ставку тарифа и модуль судна, полученное значение, делится на время нахождения лоцмана на борту судна, и полученное значение (условная почасовая стоимость проводки без надбавок), затем умножается на время нахождения лоцмана на судне (отдельно за дневное и ночное время) и на ночное время начисляется надбавка.

Это можно объяснить историей развития системы тарифов на сборы и услуги, оказываемые судам в морских портах.

В 70-е годы прошлого века действующими тарифами взимание надбавки за работу лоцманов (а также буксиров, катеров, швартовых команд) в ночное время и праздничные и выходные дни не предусматривалось. Лоцманы в то время являлись работниками порта, и счета за их работу выставлялись портами. В лоцманских квитанциях указывалось время прибытия лоцмана на судно, время убытия его с судна, а также расстояние, на которое было проведено судно. Этих данных было вполне достаточно для правильного расчета стоимости лоцманской проводки и никаких недоразумений по этому поводу не возникало.

Время шло, аппетиты государственных органов на валюту росли, и в тарифах появились надбавки за оказание услуг во внеурочное время, а форма лоцманской квитанции не изменилась. Лоцманы, осуществляющие проводку судов каналами, за это время несколько раз «меняли» свое руководство. Из портов эту услугу изыали, и она переходила из рук в руки, пока не оказалась в ГП «Дельта-лоцман», которое, в свою очередь, является филиалом ГП «Администрация морских портов Украины». Применяемая в настоящее время система расчета этих надбавок была, в свое время, разработана ТЭК Ильичевского порта.

Таким образом, при расчете стоимости лоцманской проводки каналом реальное движение судна заменяется неким виртуальным, при котором судно начинает движение с прибытием лоцмана, а заканчивает с его убытием с судна, все время проводки двигаясь с постоянной скоростью.

При этом имеет место искажение действительной стоимости лоцпроводки. Так, в случае, если судно из-за ухудшения погоды либо по другим причинам становится на якорь в ожидании возможности продолжить движение и лоцман, как принято говорить на флоте, «отдыхает», действующая система расчета стоимости лоцпроводки продолжает начислять плату. Пикантность ситуации заключается в том, что судно может вообще не иметь движения в ночное время, в то время как надбавка за якобы имеющую место проводку судна в это ночное время будет взыскана.

Таким образом, стоимость лоцпроводки неправомерно увеличивается. Избежать этого нежелательного, для имиджа правовой страны, явления можно очень просто – изменением формы лоцманской квитанции. Причем эти изменения минимальны. Необходимо добавить в нее лишь 2–3 строки. В строке проставляется дата и сутки разбиваются на 3 колонки, соответствующие времени действия надбавок: 00.00-06.00; 06.00-22.00 и 22.00-24.00. В каждой из колонок проставляется расстояние в милях, пройденное судном в соответствующий период времени. Несколько строчек необходимы, так как лоцпроводка может продолжаться несколько суток. В практике работы портов Херсона и Николаева известны случаи, когда при проводке каналами из-за ограниченной видимости и по другим причинам суда отстаивались на якорных стоянках в течение нескольких суток.

Приведем пример расчета стоимости лоцпроводки при выходе суда из порта Херсон. Условный объем (модуль) судна составляет 18 125 м³. Лоцман прибыл на борт 01.08.XX (пятница) в 14.00 и убыл с судна на следующий день 02.08.XX (суббота) в 16.00. Расстояние лоцпроводки – 71 миля. Тарифная ставка \$ 0,0008 за кубометр модуля на милю.

После выхода из порта, пройдя некоторое расстояние, в 18.00 судно стало на якорь и простояло до 13.00 02.08.XX. В существующей форме лоцманской квитанции это обстоятельство не отражено.

Производим расчет стоимости по методике ГП «Дельта-лоцман».

Время лоцпроводки: 26 часов.

Нетто-стоимость лоцпроводки: $\$ 0,0008 \times 71 \text{ милю} \times 18\,125 \text{ м}^3 = \$ 1029,50$

Нетто-стоимость 1 часа лоцпроводки: $\$ 1029,50/26 \text{ часов} = \$ 39,60$

Из общего времени виртуального движения судна выбираем промежутки действия надбавок. Для упрощения расчетов заменяем проценты коэффициентами.

Пятница: с 14.00 до 22.00, т.е. 8 часов – без надбавок.

Пятница: с 22.00 до 24.00, т.е. 2 часа с надбавкой 25% за ночное время в будний день. $2 \times 0,25 = 0,5$

Суббота: с 00.00 до 06.00 – 6 часов с надбавкой 100% за ночное время в выходной день. $6 \times 1 = 6$

Суббота: с 06.00 до 16.00 – 10 часов с надбавкой 50% за дневное время в выходной день. $10 \times 0,5 = 5$

Итого: $\$ 39,60 \times (26 + 0,5 + 6 + 5) = \$ 1485,00$

Производим расчет лоцманского сбора на основании новой, предлагаемой авторами, формы лоцманской квитанции, где дополнительно представлена информация о фиксации фактического расстояния, пройденного судном во время лоцпроводки, с разделением этого расстояния на участки с учетом времени суток (табл. 1).

Таблица 1 – Пример заполнения предлагаемого дополнения в лоцманскую квитанцию

Дата Date	Пройдено миль. Miles run		
	За период From to 00.00-06.00	За период From to 06.00-22.00	За период From to 22.00-24.00
01.08.XX	-	43	-
02.08.XX	-	28	-

Производим расчет:

За период с 06.00 до 22.00 01.08.XX (вне действия надбавок) судном пройдено 43 мили.

За период с 06.00 до 22.00 02.08.XX (с надбавкой в 50%), судном пройдено 28 миль.
 $\$ 0,0008 \times 18\,125 \text{ м}^3 (43 + 28 \times 1,5) = \$ 1\,232,50$

Таким образом, неправомерно взысканная сумма составляет:
 $\$ 1485,00 - \$ 1\,232,50 = \$ 252,50$ или 20 % от суммы услуги.

В данном примере рассмотрена ситуация, связанная со стоянкой судна на якоре, при котором движения судна не происходит и, следовательно, начисление лоцманского сбора не должно производиться. Однако это не единственная возможность необоснованного завышения стоимости этой услуги. Момент прибытия лоцмана на судно и момент убытия его с судна не являются моментами начала и конца движения судна. Не исключена ситуация, когда после окончания проводки судна лоцман остается на борту какое-то, может быть и значительное время, так как невозможно снять его из-за непогоды. Точно так же после прибытия лоцмана на судно, проводка судна по тем или иным причинам может задержаться. В связи с этими обстоятельствами, расчет стоимости лоцпроводки будет искажен, причем возможно и ее занижение. К примеру, если судно закончило проводку вечером в воскресенье, а лоцман убыл только утром в понедельник, то в этом случае расчет по действующей форме лоцманской квитанции даст заниженную сумму.

Предложенная методика расчета стоимости внепортовой лоцпроводки путем незначительного дополнения формы лоцманской квитанции может применяться при проводке судов подходными каналами любого порта Украины, при этом значительно упрощаются расчеты, и исключается возможность необоснованного завышения стоимости этой услуги.

Выводы и перспективы дальнейших научных исследований в данном направлении. С целью сокращения расходов судна разработана методика оптимизации расчета стоимости лоцманской проводки путем фиксации расстояния, пройденного судном в период действия конкретной надбавки за работу во внеурочное время.

Предложенная методика оптимизации расчета стоимости лоцманской проводки, с учетом фиксации расстояния, фактически пройденного судном, при действии той или иной надбавки позволяет избежать неправомерного завышения расходов судна (которое может составлять значительную часть стоимости этой услуги), также упростить сами расчеты путем специальной фиксации, пройденного судном расстояния отдельно в дневное и ночное время.

В связи с высокими размерами портовых сборов и плат, грузовладельцы при выборе портов погрузки и выгрузки стараются учитывать этот фактор и избегать тех портов и стран, где эти сборы особенно велики. Это обстоятельство делает порты Украины непривлекательными для переработки грузов. Поэтому для обеспечения экономической конкурентоспособности украинских морских портов целесообразно изменить существующий порядок начисления и взимания портовых сборов и плат с целью их оптимизации, и возможности эффективной интеграции страны в систему международных отношений.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Соколов А. И. Сборы и платы в портах мира / А. И. Соколов, В. В. Попов. – М. : Транспорт, 1981. – 80 с.
2. Соколов А. И. Краткий морской коммерческий словарь-справочник / А. И. Соколов – Одесса : Латстар, 2001. – 216 с.
3. Попов В. Зарубежная практика портового ценообразования // Порты Украины. – 2013. – № 01 (123) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/3155>
4. Винников В. В. Экономика предприятия морского транспорта (экономика морских перевозок): Учебник для вузов водного транспорта / В. В. Винников. – Одесса : Латстар, 2001. – 416 с.
5. Экономика морского транспорта : учебник / Жихарева В. В., Котлубай А. М., Кибик О. Н. и др.; под ред. В. В. Жихаревой. – Харьков : Бурун Книга, 2012. – 480 с.
6. Кодекс торговельного мореплавства України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon0.rada.gov.ua/laws/show/176/95-BP.
7. Железный Г. М. Судоводителям: Опыт и знание. Практическое пособие // Г. М. Железный, А. И. Задорожный, В. Н. Щербак. – Одесса : изд-во КП ОГТ, 2008. – 522 с.

REFERENCES

1. Sokolov, A.I., & Popov, V.V. (1981). Sbory' I platy' v portah mira. Moscow: Transport.
2. Sokolov, A.I. (2001). Kratkiy morskoy kommercheskiy slovar'-spravochnik. Odessa, Latstar.
3. Popov, V.V. (2013). Zarubezhnaya praktika portovogo cenoobrazovaniya. Porty' Ukrainy', 1: <http://portsukraine.com/node/3155>
4. Vinnikov, V.V. (2011) Ekonomika predpriyatiua morskogo transporta (ekonomika morskikh perevozok). Odessa, LATSTAR.
5. Zhihareva, V.V. (. Ed.). (2012). Ekonomika morskogo transportaby. Har'kov, Burun-Kniga.
6. Kodeks torgovel'nogo moreplavstva Ukrayiny' [Elektronny'y resurs]. – Rezhim dostupu : zakon0.rada.gov.ua/laws/show/176/95-BP.
7. Gelezny'y, G.M., Zadorozhny'y, A.I., & Shcherbak, V.N. Sudovoditelyam: Opy't I znaniye.Prakticheskoe posobie. Odessa, izd-vo KP OGT,2008,522 p.

Лощкаръов О.Г., Стовба Т.А. МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ОПТИМІЗАЦІЇ РОЗРАХУНКУ ВАРТОСТІ ЛОЦМАНСЬКОГО ПРОВЕДЕННЯ

У системі стягування портових зборів і плат за послуги, що надаються суднам, можна відзначити численні випадки необґрунтованого завищення вартості послуг в Україні: рентабельність портових зборів складає 500–600%, тоді як у західноєвропейських країнах 10–12 %. Тому у статті досліджено існуючий порядок калькуляції вартості лоцманського проведення судна підхідними каналами, і розроблені методичні рекомендації щодо оптимізації його розрахунку, залежно від відстані, на яке проведено судно під час дії надбавки за позаурочний час. Запропонована методика розрахунку вартості позапортового лоцманського проведення, шляхом незначного доповнення форми лоцманської квитанції, дозволяє правильно розрахувати вартість послуг лоцмана при проведенні суден підхідними каналами, обчисленої за діючими тарифами, може застосовуватися при проведенні суден підхідними каналами будь-якого порту України, при цьому значно спрощуються розрахунки і виключається можливість необґрунтованого завищення вартості цієї послуги.

Ключові слова: портові збори і плати, лоцманське проведення, форма лоцманської квитанції, порядок розрахунку вартості лоцманського проведення судна підхідними каналами.

Loshkaryev A., Stovba T. METHODOLOGICAL OPTIMIZATION ASPECTS OF PILOTAGE COST CALCULATION

In the system of collection of port dues and pays for the services rendered to the courts, it is possible to mark the numerous cases of the groundless overstating of cost of services in Ukraine: profitability of port dues makes 500–600%, while in the countries of Western Europe 10–12 %. Therefore in the article the present system of calculation of cost of the pilot wiring of ship is studied by approach channels and methodical recommendations on optimization of his calculation depending on distance, on which a ship is conducted during action of raise for overtime, and also presence of motion of ship are developed. The offered method of calculation of cost of the pilot conducting by insignificant addition of form of pilot receipt allows to expect correctly cost of services of harbor pilot during piloting ships by approach channels, calculated on operating tariffs, can be used during piloting ships by the approach channels of some port of Ukraine, here calculations are considerably simplified and possibility of the not grounded overstating of cost of pilot wiring is eliminated.

Keywords: port dues and pays, pilot wiring, form of pilot receipt, order of cost calculation of the pilotage of ship by approach channels.

© Лошкаръов О.Г., Стовба Т.А.

Статтю прийнято
до редакції 20.04.15