

УДК 338.28:656.033

*Ковбатюк М.В., к.е.н., доцент, зав. кафедри економічної теорії,
Київська державна академія водного транспорту
ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного,
Захарченко Л.В., ст. викладач кафедри економічної теорії,
Київська державна академія водного транспорту
ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного)*

ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ НА СУДНОПРОХОДИ ПО КАНАЛАХ ГСХ «ДУНАЙ-ЧОРНЕ МОРЕ» І СУЛІНА

Розглянута тарифна політика суднопроходів двох конкуруючих каналів на Дунаї: українського глибоководного суднового ходу (ГСХ) «р. Дунай – Чорне море» та румунського каналу Суліна, проведено порівняння каналних зборів та мита за суднопроходи по двом каналам, обґрунтовані напрями подальшого розвитку українського суднохідного шляху.

Ключові слова: *глибоководний судновий хід (ГСХ), суднопрохід, грузопотік, тарифна політика, каналний збір.*

Рис. 2, Табл. 4, Лит. 13

*Ковбатюк М.В., к.э.н., доцент, зав. кафедры экономической теории,
Киевская государственная академия водного транспорта
им. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного,
Захарченко Л.В., ст. преподаватель кафедры экономической теории
Киевская государственная академия водного транспорта
им. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного*

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ НА СУДОПРОХОДЫ ПО КАНАЛАМ ГСХ «ДУНАЙ-ЧЕРНОЕ МОРЕ» И СУЛИНА

Рассмотрена тарифная политика суднопроходов двух конкурирующих каналов на Дунае: украинского глибоководного судового хода (ГСХ) «р. Дунай – Черное море» и румынского канала Сулина, проведено сравнение каналных сборов и пошлин за суднопроходы по двум каналам, обоснованы направления дальнейшего развития украинского судоходного пути.

Ключевые слова: *глибоководный судовый ход (ГСХ), суднопроход, грузопоток, тарифная политика, каналный сбор.*

*M.V. Kovbatiuk, Candidate of Sciences (Economics),
Associate Professor, Head of Department of Economics,
Kyiv state maritime academy after hetman Petro Konashevich-Sahaydachniy,
L.V. Zakharchenko, senior lecturer of Department of Economics,
Kyiv state maritime academy after hetman Petro Konashevich-Sahaydachniy*

COMPARATIVE ANALYSIS OF TARIFF POLICY ON SHIP JOURNEYS THROUGH THE CANALS OF DEEP WATER FAIRWAY "DANUBE-BLACK SEA" AND SULINA

In the article we consider the tariff policy of ship journeys of two competitive canals on the Danube: Ukrainian deep water fairway (DWF) "Danube-Black Sea" and Romanian canal Sulina; compare canal dues on ship journeys through two canals, prove the directions for further development of Ukrainian navigable path.

Keywords: deep water fairway (DWF), ship journey, flow of cargo, tariff policy, canal due.

Постановка проблеми. ГСХ «р. Дунай – Черное море» является одним из элементов программы по созданию национальной сети международных транспортных коридоров и ее интеграции в транспортную систему стран Европы, Азии, Балтийского и Черноморского регионов. На сегодняшний день использовать его в обоих направлениях крупнотоннажным судам не позволяют глубины. С начала восстановительной эксплуатации украинский ГСХ удерживал и закреплял свои позиции благодаря сравнительно низкому канальному сбору за проход судов. Однако, на данный момент, переориентировать основной грузопоток по Дунаю и закрепить свои позиции украинский ГСХ до конца не смог. Причина этому – установление новых тарифов и правил прохождения судов по Сулинскому каналу, что привело к оттоку судов и грузопотоков от украинского ГСХ «р. Дунай – Черное море». Поэтому одной из стратегических задач государства является как можно быстрее углубить канал, что позволит крупнотоннажным судам проходить по украинскому участку в обоих направлениях, не используя Сулину.

Анализ последних научных исследований и публикаций. Очень много дискуссий было проведено о тарифных нововведениях со стороны Румынии. Наиболее широко она раскрыта такими авторами, как С. Лялик [8], В. Овсяников [9] и некоторыми другими.

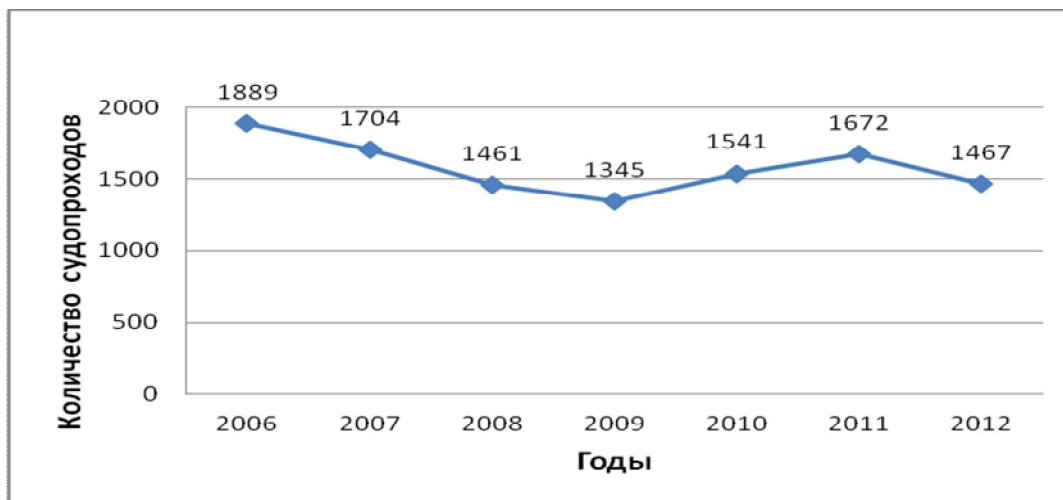
Регламентация работы Украинского судового хода подтверждается рядом законодательных документов: Постановление КМУ от 07.10.2009 №1120 «О внесении изменений в программу комплексного развития украинского Придунавья на 2004-2011 годы» [1]; Распоряжение КМУ от 11.11.2009 г. №1346-р. «Про затвердження скоригованого титулу будови "Створення глибоководного судового ходу р. Дунай – Чорне море на українській ділянці дельти. Повний розвиток" [2]; Указ Президента Украины от 20.05.2008 г. №463/2008 «О решении Совета национальной безопасности и обороны Украины от 16 мая 2008 г. «О мерах по обеспечению развития Украины как морского государства» [3]. При написании данной статьи рассматривалась Белградская Конвенция про режим судоходства на Дунае [6].

Целью данной статьи является анализ тарифной политики двух конкурирующих каналов на Дунайской трассе и обоснование того, что тариф за судопроход по украинскому ГСХ «р. Дунай – Черное море» более экономически выгоден для судов, чем тарифы по румынскому каналу Сулина. Тем самым обосновать целесообразность и необходимость проведения II этапа восстановления ГСХ «р. Дунай – Черное море» (доведение глубин канала до 7,2 м.) для нарушения монополии Румынии в соединении Дунай – Черное море и выведения Украины на международный транзитный рынок с помощью Дунайского судопрохода по трассе 7-го Международного транспортного коридора.

Изложение основного материала. На сегодняшний день в Украине идет интенсивный поиск наиболее эффективного использования транзитного потенциала страны, в частности, ее приморских регионов. Территория Украины и ее транспортные магистрали фигурируют в многочисленных проектах международных транспортных коридоров (МТК). Одним из таких проектов является «Развитие Дунайского коридора», а именно – восстановление ГСХ «р. Дунай – Черное море», который представляет собой звено МТК №7. Несомненно, в транспортной системе Украины Дунай недостаточно используется, и он имеет огромный потенциал для увеличения грузопотоков. ГСХ предназначен для оптимизации пропускной способности отечественной части дельты Дуная, сокращения затрат и простоев судов, повышения качества услуг при прохождении в сообщении Дунай – Черное море. Полное развитие ГСХ предоставляет возможность расширения логистических схем движения грузопотоков по вектору «Восток – Запад» [10].

Ближайшим конкурентом Украины в Дунайских перевозках является Румыния, которая имеет несколько действующих каналов на р. Дунай. Украинский канал перед Румынским каналом имеет ряд технических преимуществ (круглосуточное движение судов; возможность двустороннего движения, тем самым исключение простоя судов), а особенно экономических – это конкурентные тарифы за судопроход. Привлекательность украинского канала со стороны грузовладельцев рассмотрена и доказана [7]. Если рассмотреть динамику судопроходов по двум каналам (рис. 1, 2), то видно снижение показателей транзита через румынский канал в 2009-2010 годах, то есть именно в период активной работы украинского канала.

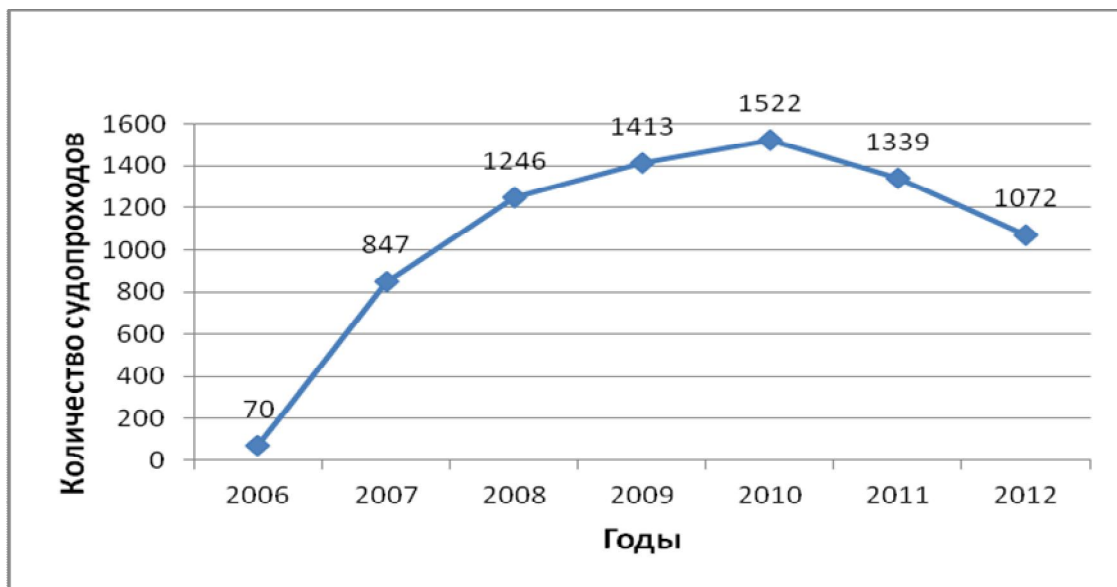
Рис. 1. Динамика судопроходов по румынскому каналу Дунай – Черное море.



Источник: составлено авторами за данными [13].

В период максимально эффективной эксплуатации украинского канала наибольшее число судозаходов фиксировали порты Измаил, Рени, Усть-Дунайск. По украинскому судовому ходу прошли суда под флагами 19 стран, в т.ч. Украины и России (по 20%). Наибольший показатель судопроходов пришелся на 2010 год. Положительная тенденция сохранилась и в январе 2011 года – прошло 131 судно и средняя интенсивность судопотока в этом месяце составила 4,2 судна в сутки, что является наибольшим показателем (среднесуточный показатель за весь 2008 год – 3,4; 2009 год – 3,9; 2010 год – 4,2 судопрохода за сутки). Следует отметить, что в этом же месяце впервые прошло сразу 5 судов с осадкой, превышающей 5 метров (за весь 2008 год – 6, 2009 – 21, 2010 год – 13), а максимальная фактическая проходная осадка судна – 5,55 м. Таким образом, украинский ГСХ имеет все необходимые возможности для успешного конкурирования с румынскими каналами как со стороны тарифов, так и со стороны безопасности плавания судов [11].

Рис. 2. Динамика судопроходов по ГСХ «Дунай –Черное море» за 2006-2012 гг.



Источник: составлено авторами за данными [10].

Однако, с 1 мая 2010 года Румынской речной администрацией Нижнего Дуная (AFDJ), которая отвечает за установление тарифов на использование и обслуживание Сулинского канала, были установлены новые тарифы за проход через румынский канал судна с грузом – 1,51 доллара за одну нетто-регистрационную тонну, в балласте – 0,83 доллара (следует отметить, что тариф украинского канального сбора за проход по ГСХ не менялся с 2004 года). А с 8 июня этого же года Румыния ввела и новые правила прохождения судами по Сулинскому каналу, а именно – суда, которые идут только в одном направлении (на вход или выход из Дуная) и осуществляют операции в румынских портах, а возвращаются с использованием другого навигационного пути ставка составляет те же 2,34 (1,51+0,83) доллара США, т.е. фактически сразу как в оба конца [9]. Также дополнительно для постоянных судовладельцев применяются скидки для удержания монополии на транзит по р. Дунай. Это нововведение объясняется тем, что раньше большинство судов, следующих в «балласте» с осадкой до 5,8 метров, из-за экономии времени и средств выбирали украинский ГСХ «р. Дунай – Черное море», а загрузившись в портах, возвращались через румынский канал, проходная осадка которого составляет 7,2 метра. Теперь такая логистика судам не совсем выгодна и они вынуждены пользоваться румынским каналом даже при сравнительно высоких ставках канальных сборов за транзит [10].

Украинская сторона считает, что эти правила изменения тарифов на судопроходы по реке Дунай нарушают 37 статью Белградской Конвенции «О режиме судоходства по реке Дунай» [6] и приносят значительные убытки украинской экономике. И, как результат, количество судопроходов по ГСХ «Дунай – Черное море» снизилось и уже в 2012 году составило всего лишь 1072 судов, что на 450 судов меньше, чем 2010 году.

Для доказательства ценовой привлекательности украинского канала перед румынским была детально проанализирована тарифная политика двух конкурирующих каналов на Дунае.

На украинском участке содержание ГСХ «Дунай – Черное море», эксплуатация гидротехнических сооружений, а также проведение лоцманских проводок и оказание услуг служб регулирования движения судов по ГСХ осуществляет государственное предприятие «Дельта-лоцман», созданное приказом Министерства транспорта Украины от 04.02.1998 г. №29 с целью усовершенствования условий обеспечения безопасности мореплавания, а также упорядочения структуры морских лоцманских служб в Северо-Западной части Черного моря.

Ставки тарифов на услуги (табл. 1), оказываемые ГП "Дельта-лоцман", устанавливаются постановлениями КМУ (канальный сбор) и приказами Минтрансвязи по согласованию с Минэкономки, Минюстом и Госкомпредпринимательством (другие сборы) и не превышают 1 доллара США за 1 куб.м. судна [4, 5].

На территории Румынии обслуживание судов на каналах Черное море – Дунай, а также в портах осуществляет румынская администрация ARIES SHIPPING AGENCY [12]. В перечень работ входит буксировка судов, лоцманская проводка, швартовка – отшвартовка, транзит судов по Сулинскому каналу и пр. Тарифы за транзитный судопроход по Сулинскому каналу приведены в табл. 2.

Таблица 1. Размеры сборов на транзитный проход по украинскому ГСХ «Дунай – Черное море».

Вид сбора	Особенности начисления сбора	Размер сбора (долл. США)	Примечание
Лоцманский сбор	Начисление производится с условного объема судна (в куб. м) фактической протяженности лоцманской проводки (в милях)	0,0017*0,00034 (НДС)=0,00204 за 1 куб. м за 1 милю	Объем судна меньше 5000 куб.м. считается как 5000 куб. м
Лоцманский сбор повышается: - в рабочие дни с 22.00 до 06.00 – на 25%; - в субботние, воскресные и праздничные дни по календарю: с 06.00 до 22.00 – на 50%; с 22.00 до 06.00 – на 100%			
Канальный сбор	Начисление производится за каждое прохождение судна каналом в один конец за 1 куб. м объема судна для судов заграничного плавания	0,14 за 1 куб. м Понижающий коэффициент ставки канального сбора – 0,38 за 1 куб. м *	*Для судов, которые в полном грузу имеют осадку не больше, чем 4,5 м (согласно мерительного свидетельства)
	Начисление производится за каждое прохождение каботажного судна каналом в один конец за 1 куб. м объема судна	0,014 [5]	
Плата за информационные услуги	Зависит от маршрута прохождения и длины судна	от 10 до 70	

Источник: составлено авторами за данными [10].

Данные таблиц свидетельствуют о существенном различии в ценах на предоставляемые услуги конкурирующими каналами. Канал Сулина имеет более широкий спектр предоставляемых услуг, привлекательные ценовые скидки. Сказывается опыт продолжительной эксплуатации канала.

Однако, однозначно сравнить сборы за транзитный проход по двум каналам достаточно сложно. Расчет тарифов по украинскому ГСХ производится исходя из условного объема судна, а судопроход по румынскому каналу рассчитывается с учетом валовой вместимости судна, которая пересчитывается Румынской AFDJ для Сулины на основе данных Мерительного свидетельства судна.

Таблица 2. Тарифы на транзитный проход по Сулинскому каналу.

1. Тарифы для судов, проходящие через Сулинский канал, независимо от их флага – в долларах США, за УМ, в соответствии с тарифами, установленными AFDJ		
<i>Морских судов</i>	<i>Единица измерения</i>	<i>Доллар США</i>
Для каждого входящего/исходящего груженого судна	NRT Sulina	1,51
Для каждого входящего/исходящего судна в балласте	NRT Sulina	0,83
Для судов, пересекающих канал Сулина только в одном направлении (вход или выход), выбирая для возврата другой судоходный путь, которые действуют в Румынских гаванях	NRT Sulina	2,34
<i>Речных судов</i>	<i>Единица измерения</i>	<i>Доллар США</i>
Для операций в порту Сулина	МТ	0,14
Для операций на рейде порта Сулина	МТ	0,29
Размеры тарифов и значения мерительного свидетельства при прохождении через канал в порт Сулина:		
<i>Суда</i>	<i>Единица измерения</i>	<i>Доллар США</i>
Судов от 100 до 200 NRT Сулина	судно	16
Суда с 201 до 1000 NRT Сулина	судно	22
Суда от 1001 до 3000 NRT Сулина	судно	30
Суда от 3001 до 5000 NRT Сулина	судно	48
Суда свыше 500 NRT Сулина	судно	61
По пути в порт Сулина или выше порта:		
<i>Суда</i>	<i>Единица измерения</i>	<i>Доллар США</i>
Суда от 100 до 200 NRT Сулина	судно	30
Суда от 201 до 1000 NRT Сулина	судно	44
Суда от 1001 до 3000 NRT Сулина	судно	60
Суда от 3001 до 5000 NRT Сулина	судно	96
Суда свыше 500 NRT Сулина	судно	122
2. Минимальные тарифы для портов и Лоцманства согласно приказу Министерства транспорта №201/02.26.1992 г. П. №2		
<i>Единица измерения</i>	<i>Доллар США</i>	
NRT Суда нетто-регистрационных тонн (Суда(NRT))	0,09	
3. Тарифы для морских тягачей (буксиров) для транспортировки через Сулинский канал (туда и обратно)		
Для буксиров мощностью до	2000 л.с.	1000 EUR
Для буксиров мощностью от	2001 – 3000 л.с.	1200 EUR
Для буксиров мощностью от	3001 – 4000 л.с.	1500 EUR
Для буксиров мощностью свыше	4000 л.с.	2000 EUR

Источник: составлено авторами за данными [13].

Таблица 3. Сравнительный анализ канального сбора для судна, которое транзитом проходит по каналам Украины и Румынии, долл.США.

Показатели	Транзит через каналы		Показатели
	ГСХ «Дунай – Черное море» Украина	Сулина Румыния	
Расчет объема судна украинскими морскими органами: V (условный объем судна) в м. куб. = длина x ширину x высоту борта судна, которые указаны в Мерительном свидетельстве или в документе его заменяющем [4].	9128 м. куб.	2479	Расчет валовой вместимости судна осуществляется в NRT AFDJ, где AFDJ – Румынская Речная администрация Нижнего Дуная, т.е. NRT Сулина [12]
За каждый проход канала судном в один конец за 1 куб. м объема судна для судов заграничного плавания	0,14	1,51	Для каждого входящего/исходящего груженого судна
9128 м. куб. x 0,14	1277,92	3473,29	2479 x 1,51
За каждый проход канала для каботажных судов	0,014	0,83	Для каждого входящего/исходящего судна в балласте
9128 м. куб. x 0,014 (для каботажного плавания)	127,79	2057,57	2479 x 0,83
2x1277,92 (в обоих направлениях по ГСХ «р. Дунай – Черное море»)	2555,84	5800,86	2479 x 2,34 (в обоих направлениях по Сулине)

Из расчетов табл. 3 видно, что при выборе грузовладельцем движения судна по каналу «р. Дунай – Черное море» в обоих направлениях цена за канальный сбор дешевле на 3245,02 долл. США, чем движение судна в обоих направлениях по каналу Сулина. И, что не маловажно, затраты каботажного плавания отечественных грузовладельцев в украинские порты на Дунае существенно ниже и составляют всего лишь 127,79 долл.США.

Но тарифная политика на судопроходы по каналам в Украине и в Румынии состоит не только из такой статьи, как «канальный сбор». Проведем сравнительный анализ всех составляющих статей тарифной политики на судопроходы каждого из каналов (табл. 4). Для сравнения возьмем судно река – море класса «VOLGODON» со следующими размерами: DWT/ GRT/ NRT-5300/3998/1199; общая длина/ширина/максимальная осадка/ высота борта – 131,20м/16,5м/3,6 м/5,5 м.

Для расчетов пошлины на Сулинском канале используется значение NRT Сулина = 3224, которое рассчитывается румынской Администрацией AFDJ. Расчет объема судна украинскими морскими органами: 11906,4 куб. м.

Таблица 4. Сравнение пошлин за использование каналов Сулина и ГСХ «Дунай – Черное море» (март 2012 г.)

Виды сборов	Транзит через каналы, долл. США		Виды сборов
	ГСХ «Дунай –Черное море» Украина	Сулина Румыния	
1.Пошлина морского канала 2*633,42	1266,84	7544	1. Пошлины Сулинского канала 2,34 USD * 3224 (NRT Сулина)
2.Лоцманский сбор /44 миля/ 2*1603,08 (ход по каналу вперед и обратно)	3206,16	3480	2. Лоцманский сбор на входе/выходе (Сулина / Галац / Сулина)
		689	3. Капитан порта Сулина 0,13 евро*GRT судна
		323	4. Портовый сбор Сулина / ASPL / отходы / швартовка / отшвартовка. . .минимум
3.Информационные услуги «Дельта-лоцман»	136,94	265	5. Формы таможенного оформления Сулина
4.Мелкие расходы	47	159	6. Сборы за сигнализацию / Радионавигация 0,03 евро* GRT судна
5.Агентское вознаграждение	540	108	7. Мин.пошлины 0,09 USD* NRT судна
Всего	5196,94	12568	Всего

Анализ данных свидетельствует о том, что, несмотря на широкий спектр предоставляемых услуг грузовладельцам каналом Сулина, ценовое преимущество все-таки имеет украинский ГСХ «р. Дунай – Черное море». Возможно, в будущем, окончание реализации проекта «Развитие Дунайского коридора» даст возможность Украине завоевать абсолютную конкуренцию по международным, трансграничным и национальным перевозкам на Дунае и переориентировать основную массу трансграничных грузопотоков именно по украинскому каналу.

Выводы. Работа по восстановлению украинского участка ГСХ «р. Дунай – Черное море» занимает главное место в стратегической задаче государства по созданию национальной сети международных транспортных коридоров и ее интеграции в транспортную систему стран Европы, Азии, Балтийского и Черноморского регионов. Несомненно – начало реализации данного проекта показало положительные результаты для украинской экономики, и поэтому очень важно было разобраться в причине спада грузопотоков по украинскому каналу. Выборочный сравнительный расчет канального сбора за транзит судов показал явные ценовые преимущества украинского канала перед румынским. Но, введение румынской AFDJ новых правил прохождения судами их каналов существенно ухудшило динамику судопроходов по украинскому ГСХ. Таким образом, Украине для реализации своих экономических задач необходимо продолжить работу над углублением своего судоходного пути для полноценного восстановления судоходства на украинском участке МТК №7 и укрепления позиций национальной экономики.

Перспективой дальнейших исследований по данному вопросу является разработка принципов и методики расчета канального сбора за судопроход по ГСХ «Дунай – Черное море».

Литература

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 07 жовтня 2009 року №1120 «Про внесення зміни у додаток 2 до Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я на 2004-2011 роки» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/428-2004-п>.
2. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 листопада 2009 року №1346-р «Про затвердження скоригованого титулу будови "Створення глибоководного суднового ходу р. Дунай – Чорне море на українській ділянці дельти. Повний розвиток"» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1346-2009-р>.
3. 3. Указ Президента Украины от 20 мая 2008 г. №463/2008 «О решении Совета национальной безопасности и обороны Украины от 16 мая 2008 года «О мерах по обеспечению развития Украины как морского государства» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [tbu.com.ua>download/Ukaz_PrUA_463-2008.doc](http://tbu.com.ua/download/Ukaz_PrUA_463-2008.doc).
4. Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2000 року №1544 «Про портові збори» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rise.odessa.ua/texts/KM1544_00.php3.
5. Постанова Кабінету Міністрів України від 03 вересня 2008 року №797 «Про доповнення п. 18 «Положення про портові збори» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/797-2008-п>.
6. Конвенция про режим судоходства на Дунае. Международный документ. Протокол от 18.08.1948. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_175.
7. Ковбатюк М.В. Обоснование целесообразности восстановления работы на ГСХ «р. Дунай – Черное море» / М.В. Ковбатюк, Л.В. Захарченко // Проблемы системного підходу в економіці. – 2012. – №40. – С. 76-82.
8. Ляликов С. Дунай: порты ждут углубления судоходного канала / С. Ляликов // Центр транспортных стратегий – 25.06.2012 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cfts.org.ua/articles/45444>.
9. Овсянников В. Борьба за Дунай / В.Овсянников // Центр транспортных стратегий – 08.11.2011. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cfts.org.ua/articles/39788>.
10. ГСХ « Дунай – Чорне море». Тарифы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gsh.deltapilot.ua/index.php?mode=danube_presentation&doc_id=654.
11. Итоги работы ГСХ «Дунай – Черное море» за январь // Укragроконсалт – 16.02.2011. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ukragroconsult.com/news/itogi-raboty-gsh-dunai-2013-chernoe-more-za-yanvar>.
12. ARIES SHIPPING AGENCY [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.aries-shipping.ro/sulina-canal.php>.
13. 13. ADMINISTRATIA FLUVIALA A DUNARII DE JOS R.A. GALATI [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.afdj.ro.

Статья поступила в редакцию 15.04.2013