

Отсталые тарифы

Артур НИЦЕВИЧ, управляющий партнер Международной юридической службы

В последнее время оживилась дискуссия вокруг тарифной политики в портовом хозяйстве Украины. Существующая система формирования тарифов базируется на Законе Украины «О ценах и ценообразовании» от 3.12.1990 г., который явно устарел. Хотя надо признать, что принят он был в условиях нарождающейся рыночной экономики, так что в основных принципах политики ценообразования он наметил верный курс на расширение сферы применения свободных цен (ст. 3) и закрепил презумпцию свободы тарифов на услуги (ст. 7).

Конечно, принятие этого Закона еще в период существования Советского Союза не могло не сказаться на его положениях. Жесткое ценовое регулирование, свойственное советской экономике, отразилось и в постановлении Кабинета Министров «Об установлении полномочий органов исполнительной власти и исполнительных органов городских советов по регулированию цен (тарифов)» от 25.12.1996 г., которым Министерству транспорта были предоставлены полномочия по согласованию с Министерством экономики устанавливать тарифы на комплекс работ, связанных с обработкой грузов в морских и речных портах, а также сборы и плату за услуги, которые предоставляются судам заграничного плавания в морских портах Украины.

Минтранс принял соответствующий приказ № 392 31.10.1995 г., в который с тех пор вносились многочисленные изменения, и в настоящее время он действует в редакции от 25.11.2010 г. под названием «Об утверждении Сборника тарифов на комплекс работ, связанных с обработкой грузов в портах Украины». Как известно, тарифные ставки Сборника и порядок их исчисления применяются всеми субъектами предпринимательской деятельности, которые предоставляют услуги в морских портах, на причалах судостроительных и судоремонтных заводов, других портах, причалах (пристанях), независимо от их ведомственной подчиненности и форм собственности.

Быть может, наиболее резонансные изменения были внесены в этот приказ в соответствии с приказом Минтранса Украины «О внесении изменений в Сборник тарифов на комплекс работ, связанных с обработкой грузов в портах Украины» № 706 от 06.08.2004 г. Министерство фактически отменило лишь государственное регулирование тарифов и ввело свободные тарифы на услуги хранения экспортных, импортных и транзитных грузов, которые прибыли в порт, в том числе в контейнерах, а также за хранение порожних контейнеров.

Разумеется, законы экономики действуют более жестко, чем юридические. Государственные органы, в том числе министерства и ведомства, могут оказывать предприятиям методическую помощь в регулировании цен и тарифов. Могут и регулировать их в случае необходимости, но отказ от такого регулирования, особенно для развития рыночных отношений, — не это ли основное направление рыночных реформ?

На профильных конференциях и «круглых столах» все чаще звучит тезис о том, что тарифы в украинских портах завышены. Так, может быть, настало время, когда пора портам и терминалам, другим участникам транспортного процесса самим решать, что выгоднее: снижение тарифов для привлечения клиентов или их повышение для поднятия экономической эффективности каждой хозяйственной операции!?

Естественно, если порт или отдельный терминал испытывают затруднения при выработке тарифной политики, государство должно помочь им методически. Государство или территориальная громада могут давать соответствующие рекомендации. Особенно в свете теории о национальной конкурентоспособности, но императивное регулирование тарифов не будет способствовать эффективности тарифной политики. Напротив, оно будет приводить к непрозрачности и тарифной неадекватности обработки грузов.

Предложение о создании Национальной комиссии регулирования



транспорта также весьма сомнительное. Это всего лишь косметический ремонт, замена одного властного органа на другой, но никак не реальное реформирование. Думается, это не изменит положения в сфере сбалансированности интересов общества, предприятий транспорта и потребителей их услуг, что лежит в основе эффективного функционирования рынка транспортных услуг.

Сегодня сложилась парадоксальная ситуация, когда Министерство инфраструктуры Украины регулирует тарифную политику, при этом к его сфере управления относятся многие государственные предприятия (например, порты). Как известно, в соответствии со ст. 9 Закона «О ценах и ценообразовании» органы государственной власти устанавливают государственные фиксированные и регулируемые цены и тарифы на работы (услуги) в размере экономически обоснованных затрат на их производство. Так, получается, что тарифы должны разрабатываться на основе данных предприятий всех форм собственности, а не только государственных предприятий. В то же время механизм определения тарифов остается тайной за семью печатями. Каким образом он учитывает сложную динамику рынка?

Существующий механизм далек от совершенства еще и потому, что сама практика внесения изменений говорит об этом. Как еще иначе охарактеризовать скидку в 50 % к стивидорной

ставке на трансшипмент в 2010 году или повышение ставок на погрузочно-разгрузочные работы в 2008 году примерно на 44 %?

Так что де-факто существующая система далека от реалий современного бизнеса и никак не отвечает задекларированной в ст. 3 упомянутого Закона политике ценообразования, направленной на обеспечение равных экономических условий и стимулов для развития всех форм собственности.

Только решительное преодоление идеологической отсталости тарифной системы позволит адекватно учесть рыночные реалии. Увы, похоже, для этого недостаточно просто внести изменения в Закон «О ценах и ценообразовании», для этого необходимо проведение реальной реформы в отрасли, разгосударствление портов и разделение административных и коммерческих функций. А такая задача может быть достигнута лишь при системном подходе. ■

ЯХТ-клуб для гостей Евро-2012

В Киеве открыт и зарегистрирован новый комплекс, который сможет принимать гостей Евро-2012, прибывающих в столицу Украины на маломерных судах.

Новая стоянка — яхт-клуб «Червона калина» — расположена в парке Дружбы народов возле Московского моста. Он имеет причальный комплекс на 70 судов длиной до 40 футов, который построен в соответствии с требованиями и под надзором Регистра судоходства. Комплекс оборудован швартовными устройствами, распределительными электроколонками и колонками для подачи питьевой воды. За каждым судном закреплено постоянное место.

В рамках подготовки главной восточной артерии Украины к Евро-2012 планируется отмена одноразовых временных разрешений для иностранных судов,



что позволит туристам беспрепятственно осуществлять проход по реке до самой столицы, сообщила пресс-служба Мининфраструктуры.

INTER TRANS PORT



Х ЮБИЛЕЙНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ

Интер-ТРАНСПОРТ

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

При поддержке

Организации Черноморского Экономического Сотрудничества

Координационного транспортного совета участников СНГ



ОДЕССА

1-3 ИЮНЯ 2011

В программе транспортной недели

- ♦ День Международного Экспедитора
- ♦ Заседание международной Ассоциации портов Черного и Азовского морей (БАСПА)
- ♦ Выездное заседание комитета Ассоциации портов Украины «УкрПорт»
- ♦ Круглые столы
- ♦ Научно-практические семинары



УЧРЕДИТЕЛИ/PROMOTERS



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ/UNDER THE SUPPORT



ОРГАНИЗАТОР

Тел./факс: 38 (048) 715 02 62,
38 (048) 786 05 91
e-mail: nm@expo-odessa.com
www.expo-odessa.com

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР/
GENERAL INTERNATIONAL PARTNER



СООБЩАТЕЛЬСКИЙ
КООРДИНАТОР
CONFERENCE CO-ORGANIZER



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕДИА-ПАРТНЕР/
GENERAL MEDIA-PARTNER



ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЗДАНИЯ/
OFFICIAL EDITIONS



ОРГАНИЗАТОРЫ/ORGANIZERS

