

# В нашу гавань не заходят корабли

**Ставки тарифов и портовых сборов в российских портах на 35-40 % выше, чем в соседних странах**

Юрий Нурмухаметов.

"Золотой Рог", №89 2009г.

Величина портовых сборов в России всегда вызывала нарекания у судовладельцев. Представители Союза российских судовладельцев (СОРОСС) не раз направляли в Минтранс и Федеральную антимонопольную службу официальные письма, в которых обращали внимание руководителей исполнительных органов власти на не обоснованные расчетами высокие ставки тарифов и портовых сборов в морских портах России. Они на 35-40 % выше, чем в соседних странах.

Суть жалоб судовладельцев объяснима. Их суда бывают в зарубежных портах, где ставки меньше, а качество обслуживания лучше. "Если сравнивать сервис в наших портах, то он гораздо хуже. Лоцманские, буксирные услуги, дальнейшее стивидорное обслуживание вызывают нарекания у судовладельцев. Но повлиять на исправление ситуации не в силах даже государство. Ведь государственные структуры, предоставляющие эти услуги, имеют монопольное право", - утверждают судовладельцы.

В этом они правы. Величину ставки портовых сборов определяют портовые власти в лице ФГУП "Росморпорт" и администрации морских портов (АМП), находящихся в прямом подчинении Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот).

"Что касается администрации морского порта Владивосток, то мы взимаем только корабельный сбор. Ставки корабельного сбора последний раз были определены Федеральной Службой по Тарифам в декабре 2007 г. С тех пор они не менялись", - утверждает начальник финансово-экономического отдела ФГУ "Администрация морского порта Владивосток" Елена СЕРГИЕНКО.

Тем не менее, уплата корабельного сбора - это значительная финансовая нагрузка для судоходного бизнеса. Парадокс в том, что администрации портов и ФГУП "Росморпорт" самостоятельно делают экономическое обоснование ставок.

Судовладельцы постоянно указывают государству, что правовая природа сборов оказалась противоречивой. И основные средства от сборов направляются на покрытие расходов от содержания коммерческих и полукommerческих структур, действующих в портах. В этом они правы. Ставка корабельного сбора зависит от валовой вместимости судна.

По словам Елены Сергиенко, есть прямая зависимость между количеством судозаходов и величиной ставок сборов. Чем больше судов заходит в порт, тем больше денег получает администрация порта. Соответственно, финансовое положение администраций портов зависит от судоходной активности в регионе. С другой стороны, администрация морского порта не может и не должна зарабатывать на этом, ведь у нее нет плана по прибыли, а деньги от сборов идут на оплату аренды, зарплату, коммунальные платежи. Единственное, что смущает экспертов, так это то, что существующая система оплаты портовых сборов никоим образом не мотивирует администрацию порта улучшить свои услуги.

"Судовладельцы считают, что ставки слишком высоки. Но мы проводили анализ, и наша ставка корабельного сбора не сильно отличается от тех, что приняты в портах АТР. Проблема в том, что стивидорные услуги, агентское обслуживание и другие портовые сборы там ниже. Поэтому судовладельцы и считают, что суммарная финансовая нагрузка при работе в российских портах очень высока", - говорит Елена Сергиенко.

Специалисты в области морского права поддерживают сторону судовладельцев. Они обращают внимание еще на одну особенность портовых сборов: их двойственность. "Ряд сборов обладает налоговым характером, несмотря на то, что при этом они одновременно имеют и гражданско-правовую природу, - утверждает юрист компании "Инмар" Павел ФИГУРОВ. - Это относится к таким сборам, как корабельный, маячный, канальный, причальный и якорный. Их взимание обеспечивается, в том числе, административными методами. При таком подходе становится понятным, почему между объемом услуг и размером платежа за указанные сборы нет прямой взаимосвязи. Более того, некоторые суда освобождаются от корабельного сбора, если они не производят в порту грузовых и пассажирских операций коммерческого характера. Это выглядит как льгота в зависимости от характера деятельности, что опять-таки типично для системы налогообложения".

Елена Сергиенко утверждает, что неизменная величина корабельного сбора в течение двух лет негативно сказывается на деятельности их учреждения. "Мы оказываем целый ряд услуг в целях обеспечения безопасности мореплавания. Это оформление отходов и заходов специалистами портового контроля, выдача паспортов моряков, дипломов, квалификационных свидетельств. За эти услуги наше учреждение денег не берет. В то же время, за последние годы наше учреждение не индексировало своим работникам заработную плату, так как ставки корабельного сбора не поднимались. В связи с этим администрация морского порта Владивосток, возможно, будет увеличивать ставку, но окончательное решение за службой по тарифам", - говорит она.

Чтобы понимать реальную нагрузку на судоходный бизнес, приведем несколько примеров. Заходящая в порт Владивосток пассажирская "Принцесса" по правилам платит сборы раз в год. В среднем корабельный сбор для нее составит 270 тыс. руб. Но только пассажирские суда имеют право платить корабельный сбор один раз в год. Остальные судоходные компании вынуждены платить за каждый заход судна в порт.

Уменьшить трату на оплату корабельного сбора могут компании, чьи суда официально признаны стоящими на линии. Например, на линии Сахалин - Владивосток, или Владивосток - Япония. Для них введены пониженные коэффициенты, применяемые при исчислении ставки портовых сборов. К сожалению, кризис привел к тому, что большая часть линий уже не работает. Судоходные компании, возящие лес, металл, автомобили, на грани банкротства. Все надежды администрации портов и Росморпорта на улучшение своего финансового благополучия связаны с начавшимся летом подъемом грузооборота коммерческих портов Дальнего Востока.