УДК 347.795.3:339.165.4

О. О. Нігреєва, аспірантка

Одеський національний університет ім. І. І. Мечникова,
кафедра загальноправових дисциплін та міжнародного права,
Французький бульвар, 24/26, Одеса, 65058, Україна

ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ ФРАХТОВИХ СТАВОК У ТОРГОВЕЛЬНОМУ МОРЕПЛАВСТВІ (ЕКОНОМІКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ)

Визначено головні чинники, які мають враховуватися при встановленні фрахтових ставок у торговельному мореплавстві. Проведено аналіз складного економіко-правового механізму формування ставок фрахту та підкреслено його найважливіші моменти.

Ключові слова: фрахтові ставки, торговельне мореплавство, економіко-правовий механізм формування ставок.

Торговельне мореплавство стає все більш значною статтею прибутку України. На практиці проте виникає багато складних моментів, пов'язаних з цією сферою юридичної діяльності. Встановлення фрахтових ставок на перевезення вантажів — один із них. Міжнародна торгівля, 70-80% якої традиційно — торгівля морська, пов'язана з морем, не може існувати без морського транспорту. Зрозуміло, що за цих обставин вплив останнього на міжнародну торгівлю є дуже значним. Дуже яскраво це виявляється у *взаємозв'язку фрахтових ставок і кінцевої вартості товарів, що перевозяться на зовнішні ринки збуту*. В процесі перевезення відбувається свого роду "покращення" товару, оскільки збільшується його вартість, пов'язана з транспортуванням товару з одного порту в інший [1,131-132]. Досить часто майже мізерне підвищення ставки фрахту на перевезення тонни вантажу чи навіть одного товарного місця вантажу, може зробити цей товар неконкурентноспроможним на зовнішньому ринку, що може спричинити відмову постачальника від його експорту. Це ж у свою чергу є невигідним як для міжнародної торгівлі в цілому, так й для перевізника зокрема**. Ідеальний морський перевізник повинен стимулювати розвиток міжнародної торгівлі й сприяти збільшенню вантажопотоків, що обслуговуються його судами** [2,140]. Тому дуже важливим для нього є вірний вибір фрахтових ставок — ціни морського перевезення фрахтової одиниці вантажу.

Наукове дослідження цього питання проводиться досить давно. Йому присвячені праці таких радянських вчених, як Олександрова К. І., Забєлін В. Г. У нещодавніх працях останнього можемо знайти глибокий економічний аналіз процесу формування рівня фрахтових ставок у міжнародному торговельному мореплавстві. Серед закордонних науковців, що займалися вивченням цієї проблеми, слід перш за все зазначити Л. К. Кендалла.

Метою нашого дослідження процесу формування ставок фрахту має стати різнобічний аналіз цього процесу за умов мінливої кон'юнктури світового фрахтового ринку; вивчення чинників, що мають вплив на цей процес; визначення серед них головних. Враховуючи триваючий процес відновлення українського торговельного мореплавства, перспективою наукової розробки цієї проблеми стає її вивчення в контексті національної специфіки.

Світова практика поки що не виробила типової методики встановлення фрахто-

© О. О. Нігреєва, 2005

вих ставок для всієї номенклатури вантажів, що пред'являються для перевезення морським транспортом [3,202]. Судновласники, встановлюючи вартість послуг з перевезення вантажів, керуються міркуваннями *про ринкову вартість перевезення*, яка базується на середніх удільних затратах судна на круговий рейс. Ринкова вартість — категорія абстрактна. Вона є основою для реальних ставок фрахту, які формуються в результаті дії механізму *співвідношення попиту й про- позиції*. Їхня взаємодія можлива тільки при наявності кількісної визна- ченості цих економічних категорій, що закономірно обумовлюється закритістю фрахтового ринку як економічної системи. Перевищення попиту над пропозицією тягне за собою підвищення фрахтових ставок, зворотна ситуація, навпаки, — зменшення. Особливо наглядно вплив цих факторів виявляється в *трамповому (нерегулярному) торговельному мореплавстві*, де зміна рівня ставок відбуваються практично кожен день у залежності від кон'юнктури фрахтового ринку.

В основу нарахування перевізної плати покладено **принцип "незбитковості"** передбачуваного рейсу [2,133-134]. Базисними при встановленні фрахтових ставок вважаються всі експлуатаційні витрати на судно, вартість вантажівних робіт і різноманітні збори (портові, причальні, лоцманські і т. ін.); до них додаються амортизаційні відрахування

(з обліком відсотку на капітал), а також адміністративні та накладні розходи. Враховуючи загальну суму витрат і кількість вантажу, який потрібно перевезти, встановлюється "незбиткова" ставка за перевезення фрахтової одиниці вантажу. За сприятливої кон'юнктури до "незбиткової" ставки додається відомий відсоток прибутку, що має забезпечити перевищення доходів від перевезення над транспортними затратами.

Власник трампового судна прагне встановити достатньо низьку фрахтову ставку для того, щоб зацікавити клієнтів, однак достатньо високу, щоб вона гарантувала відсутність збитків від перевезення й забезпечила розумну норму прибутку. У випадку різкого падіння рівня фрахтових ставок для нього може бути більш вигідним поставити судно на прикіл до покращення кон'юнктури фрахтового ринку.

На відміну від трампового, в *лінійному судноплавстві* судновласник багато в чому залежить від репутації та постійності клієнтів, які за багато років звикли покладатися на регулярний відхід його суден. Зняття суден з лінії й залишення їх на приколі у випадку несприятливої кон'юнктури для власника лінійних суден практично не тільки небажане, а просто неможливе.

Лінійний судновласник має уяву про власні постійні витрати, пов'язані з утриманням суден. Узагальнюючи, їх можна зобразити, як усі витрати судновласника, що забезпечують рух порожнього судна за розкладом протягом визначеного періоду. Складності виникають, коли лінійний судновласник стикається з необхідністю скласти перелік перевізних плат великої кількості найменувань вантажів, що пред'являються до перевезення (наприклад, на наступний рік), тому що змінні витрати, пов'язані з кожним різновидом вантажу, точно йому не відомі. При вирішенні цієї проблеми судновласнику має допомогти його досвід, керуючись яким він повинен передбачити: 1) приблизну номенклатуру вантажів, що можуть бути пред'явлені до перевезення в наступному періоді; 2) їхню кількість; 3)підрахувати власні витрати, пов'язані з їхнім перевезенням та з навантажувально-розвантажувальними роботами [2, 135]. Визначаючи фрахтові ставки окремих видів вантажів, судновласник має також передбачити деяке перевищення доходів над витратами для покриття додаткових видатків, що можуть виникнути при фактичній експлуатації судна. До цієї суми слід також додати деякий відсоток прибутку як компенсацію за ризики, що приймає на себе судновласник, та як винагороду за його працю та старанність. Однак при встановленні ставок перевізник має не перевищувати розумних меж, бо це може примусити його клієнтів звернутися до його лінійних, а, в деяких випадках, й до трампових конкурентів.

При формуванні тарифів лінійного судноплавства широко використовується **принцип "скільки витримує вантажопотік"**, керуючись яким, рівень лінійного тарифу для кожному вантажу на кожному напрямі доводять до максимального, після якого експорт товару стає нерентабельним й починає діяти закон еластичності попиту [4,92].

Крім вищевикладених загальних принципів, на формування фрахтових ставок у міжнародному торговельному мореплавстві мають вплив також окремі цікаві і практично важливі фактори, які розглянемо детальніше.

Перш за все, для встановлення ставок **важливо, щоб ставки влаштовували як вантажовідправника, так й перевізника**.

Іншим фактором, що суттєво впливає на розмір фрахтових ставок, є **конкуренція**. Судновласник не може дозволити собі встановлення вищих за конкурентів ставок, бо це призведе до втрати клієнтури. Не влаштовує його також й встановлення низьких ставок, які не будуть гарантувати йому прибуток, бо це призведе до припливу до нього таких невигідних вантажів, які можуть спричинити втрату інших, — більш прибуткових. Окрім внутрішньої конкуренції, на фрахтову кон'юнктуру має вплив також конкуренція між суднами двох головних організаційних форм морського судноплавства. Це пояснюється тим, що окремі види масових вантажів, які пред'являються до перевезення партіями, недостатніми для завантаження цілого судна, перевозяться як судами трампового судноплавства, так і лінійного. На структуру й розмір фрахтових ставок впливають також інші види конкуренції: конкуренція між портами одного географічного району, між внутрішніми видами транспорту, між окремими географічними районами за ринки збуту товарів.

Не менш важливим фактором, що визначає рівень фрахтових ставок, є **цінність вантажу, що транспортується**. Деякі товари, що користуються підвищеним попитом на світовому ринку, мають дуже низьку ціну й дуже чутливі до зміни вартості транспортних послуг. Судновласник матеріально не зацікавлений в транспортуванні таких вантажів, та він не може відмовитись від їхнього перевезення. В результаті цього тарифи в лінійному судноплавстві будуються таким чином, щоб плата, яка утримується за перевезення цінних вантажів, компенсувала збитки судновласника за перевезення малоцінних вантажів за зменшеними ставками.

Важливо також при формуванні ставок враховувати **транспортні характеристики вантажу** — його об'єм, крихкість, швидкопсувність, термін та умови зберігання, небезпечність, умови навантажувально-розвантажувальних робіт та інші фактори, які можуть часом призвести до збільшення витрат перевізника.

На рівень фрахтових ставок, як правило, впливає **можливість завантаження судна при зворотному напрямі рейсу судна**.

Однією з основних статей експлуатаційних витрат судна, які безпосередньо впливають на рівень ставки фрахту, є **вартість його страхування** [2,144].

Звичайно, перелік викладених економічних факторів, що впливають на формування рівня фрахтових ставок у міжнародному торговельному мореплавстві, не є вичерпним. Цей факт ще раз підкреслює те, що при вирішенні цієї проблеми судновласник має бути максимально уважним навіть до найдрібніших деталей. Не слід йому також випускати із своєї уваги, може, й **правовий аспект** цього питання.

Державне регулювання та правові норми не впливають суттєво на встановлення фрахтових ставок на світовому ринку, які переважно формуються під дією і світових економічних чинників. Це є зрозумілим з точки зору свободи підприємницької діяльності. Однак неконтрольоване торгове мореплавство призводить до такої суворої економічної конкуренції, що з часом стає все більш зрозумілою **необхідність поміркованого втручання в цю сферу держави та договірного саморегулювання відносин власне суб'єктами міжнародного фрахтового ринку**.

Зупиняючись на державному регулюванні відносин, **пов'язаних з ціноутво-**

ренням в сфері торговельного мореплавства в Україні, варто наголосити, що воно майже відсутнє. Кодекс торговельного мореплавства України не містить будь-якої інформації з цього питання. Звертаючись до більш широкого правового регулювання, слід звернути увагу на главу 21 Господарського кодексу України, стаття 189 якої наголошує на тому, що суб'єкти господарських відносин в Україні можуть використовувати у своїй господарській діяльності вільні, державні та регульовані ціни [5,414]. Стаття 190 Кодексу визначає, що **вільні ціни можуть встановлюватись на всі різновиди товарів** (робіт, послуг), **на які не встановлені державні ціни** [5,418]. В подальших статтях Кодексу досить детально обумовлені випадки встановлення державних цін та надано перелік органів, що можуть їх встановлювати. Ціни в торговельному мореплавстві серед цих випадків не зазначені, тому ясно, що вони є вільними.

Окремі підзаконні нормативно-правові акти містять у собі рекомендації до ціноутворення. Серед таких актів: наказ Міністерства зовнішніх економічних зв'язків і торгівлі України "Про затвердження порядку позначення роздрібних цін на товари народного споживання на підприємствах роздрібної торгівлі й громадського харчування" від 4 січня 1997 року №2, лист Міністерства економіки України від 17 січня 2001року №55-38\15 та ін. Окрім економічних чинників, які вже були зазначені, ці нормативно-правові акти звертають увагу на те, що в процесі ціноутворення суб'єкт господарської діяльності має дотримуватися також норм антимонопольного законодавства, законодавства про захист прав споживачів. Детально порядок формування вільних (ринкових) цін визначений Положенням про порядок формування і застосування вільних (ринкових) цін і тарифів на продукцію, товари й послуги, яке було затверджене постановою Головного управління цінової політики Міністерства економіки України від 27 грудня 1991 року №15.

Подібне правове регулювання бачимо в Кодексі торговельного мореплавства Російської Федерації. Стаття 164 Кодексу визначає, що розмір фрахту встановлюється за угодою сторін. При відсутності такої угоди мають застосовуватись ставки місця завантаження вантажу на час такого завантаження [6,288].

Міжнародна практика в таких випадках для визначення ставок фрахту за перевезення наливних вантажів широко використовує шкалу стандартних ставок "Worldscale"[6,290].

Однак законодавству деяких країн знайоме більш суворе державне втручання у справи торговельного мореплавства, перш за все пов'язане з діяльністю *лінійних (фрахтових) конференцій*. Під такими конференціями розуміють добровільні об'єднання лінійних судноплавних компаній, що обслуговують спільний напрям, з метою стримування конкуренції та встановлення одноманітних фрахтових ставок. Створення таких конференцій є прикладом договірного саморегулювання в сфері торговельного мореплавства.

Історії встановлення лінійних конференцій сучасного вигляду відомі приклади договірного встановлення фрахтових ставок за угодою між перевізником та клієнтами. Перш за все, це укладення угоди про лояльність (договору виключного патронажу), за якою вантажовідправник зобов'язувався користуватися тільки послугами судноплавних компаній — членів конференції. Потім почали застосовувати так звану "відстрочену знижку", котра передбачувала повернення клієнтам частини сплаченого фрахту після спливу строку, визначеного угодою про лояльність, на протязі якого вони мали дотримуватися своїх зобов'язань. Пізніше, вже на початку XX століття, між лінійними конференціями та асоціаціями вантажовідправників почали укладатися угоди про рівень фрахтових ставок. Система відстроченої знижки виявилася ефективним засобом захисту інтересів лінійних судноплавних компаній від конкуренції з боку трампових суден. Поряд з нею широке застосування отримала система "подвійного тарифу", за якою постійні клієнти отримують певну знижку тарифу.

Незважаючи на велику кількість переваг наявності системи лінійних конференцій, практиці відомі численні зловживання з їхнього боку власним (часто майже монопольним) становищем. Це примусило США звернутися до *практики державного контролю за їх діяльністю*. Федеральна морська комісія має право розглядати проекти фрахтових ставок, що надаються до неї конференціями, та приймати рішення про їх визнання "справедливими" або "дискримінаційними". Вона також має право проводити розслідування діяльності конференцій, якщо є привід підозрювати порушення ними законодавства [2,166].

Слід ще раз підкреслити **важливість адекватно встановлених фрахтових ставок в торговельному мореплавстві**, що відповідає перш за все інтересам судновласників. Розглядаючи **значущість економічних чинників**, потрібно також **враховувати правовий аспект** цього процесу та пам'ятати, що **співробітництво на договірних засадах** між судновласником та вантажовідправником **може дати більш значний економічний ефект**, ніж звичайна погоня за надприбутком.

Література

1. Шемякін О. М. Міжнародне приватне морське право. — Одеса: Латстар, 2000. — 272с.

2. Кендалл Л. К. Морской бизнес. — Москва: Транспорт, 1978. — 272с.

3. Юридический справочник по торговому мореплаванию. Под ред. А. С. Кокина. — Москва: Спарк, 2002. — 480с.

4. Забелин В. Г. Фрахтовые операции во внешней торговле. — Москва: РосКонсульт, 2000. — 256с.

5. Хозяйственный кодекс Украины: Комментарий.

Под ред. Н. А. Саниахметовой. — Харьков: Одиссей, 2004. — 896с.

6. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: Комментарий. Под ред. Г. Г. Иванова. — Москва: Спарк,2001. — 734с.

А. А. Нигреева

Одесский национальный университет им. И. И. Мечникова,
кафедра общеправовых дисциплин и международного права,
Французский бульвар, 24/26, Одесса, 65068, Украина

ФАКТОРЫ ФОРМИРОВАНИЯ ФРАХТОВЫХ СТАВОК В ТОРГОВОМ МОРЕПЛАВАНИИ (ЭКОНОМИКО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ)

РЕЗЮМЕ

Хотя установление цен на предлагаемые в торговом мореплавании услуги находится в исключительной компетенции субъектов фрахтового рынка, международная практика свидетельствует о необходимости частичного государственного регулирования данной сферы правоотношений для их адекватности складывающейся экономической конъюнктуре. Она может быть достигнута при скрупулезном анализе и учете многочисленных экономических факторов, обуславливающих тот или иной размер ставок. Важно также не забывать о правовом аспекте данного вопроса.

Ключевые слова: фрахтовые ставки, торговое мореплавание, экономико-правовой механизм формирования ставок.