

## ОПТИМІЗАЦІЯ ТАРИФІВ ЯК ЧИННИК ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОЗДАТНОСТІ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

У статті розглянуто проблеми формування тарифів на послуги вітчизняного морегосподарського комплексу. Виконано порівняльний аналіз тарифів у вітчизняних портах та портах-конкурентах інших країн. Запропоновано переорієнтацію при формуванні тарифів з собівартості перевезення на ціни конкурентів.

The problems of forming tariffs on services of domestic marine economy complex are considered in the article. The comparative analyzes of tariffs in domestic ports and ports-competitors in other countries is done. Suggestions in relation to orientated at forming of tariffs from the prime price of transportation raise the price of competitors are done.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** У сучасному світі морський транспорт є чи не найважливішою ланкою у сфері економічних відносин. Найбільш поширеним і прогресивним способом доставки вантажів в міжнародній торгівлі є перевезення у контейнерах, що дозволяє повністю реалізувати принципи транспортної діяльності «від дверей до дверей» і «точно в строк». З кожним роком конкуренція в сегменті перевезення вантажів між транспортними компаніями тільки загострюється чому сприяють загальна прибутковість галузі та динамічні зміни зовнішнього середовища. Конкурентна позиція вітчизняних підприємств на означеному ринку досить слабка, у першу чергу, за рахунок недостатньо обґрунтованих тарифів на перевезення. Крім того, за деякими тарифними показниками, наприклад, за вартістю обслуговування в портах, Україна залишається однією із найдорожчих держав світу.

**Аналіз досліджень і публікацій останніх років.** Проблеми тарифікації послуг на морські перевезення розглядалися у працях таких учених як: В. В. Баришнікова, І. М. Могалевкін, І. І. Чекаловец та інших. Майже кожен із означених учених запропонував власні підходи та тлумачення щодо формування тарифів, що призвело, у свою чергу, до нетотожності оцінок окремих базових положень. Вирішенням питань формування та оптимізації тарифів у контексті розвитку вітчизняних морських портів займалися також В. П. Гурнак, С. М. Боняр.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Питання визначення розміру тарифів на морські перевезення залишається досить гострим. Переважна більшість запропонованих цінових систем та стратегій базуються на оцінці попиту, витрат і конкуренції на ринку. Водночас, оцінці пропозицій приділяється недостатня увага в науковій літературі. На практиці також тільки невелика частина підприємств морегосподарського комплексу формує тарифи з огляду на рівень пропозицій в галузі.

**Постановка завдання.** Досвід таких країн як Румунія, Росія, Польща та Латвія довів, що кардинальне зменшення портових тарифів та зборів, призводить до посилення конкурентних позицій як, власне, портів, так і місцевих експортерів. Це призводить до втрати конкурентоспроможності українських портів, а, унаслідок цього, до значних економічних втрат в масштабах держави. Відтак оптимізація тарифів в межах України дозволить збільшити конкурентоспроможність вітчизняного морегосподарського комплексу у світовому масштабі. Проте практична задача тарифікації послуг судноплавних компаній з перевезення вантажів у своїй постановці відрізняється від класичної задачі тарифікації транспортних послуг. Це пояснюється тим, що тариф на перевезення має враховувати наступні чинники: надзвичайно широку номенклатуру вантажів, різні типи та техніко-експлуатаційні характеристики суден, різні відстані і судноплавні умови в районах плавання тощо.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Вартість транспортних послуг або вартість перевезення визначається сумою необхідних витрат транспортних підприємств або фірм на перевезення вантажів. Споживачі, купуючи транспортні послуги, відшкодовують ці витрати у формі тарифів і фрахтових ставок, що є одночасно грошовим вираженням вартості транспортної продукції (послуг). Система транспортних тарифів залежить від виду транспорту й способу перевезення.

Оплата за перевезення вантажів морським транспортом здійснюється або за тарифом, або за фрахтовою ставкою. Якщо вантаж перевозиться у напрямку встановленого вантажного потоку, то перевезення здійснюється системою лінійного судноплавства. При цьому вантаж прямує за розкладом та оплачується за оголошеним тарифом. Якщо при виконанні перевезення, робота вантажних кораблів не пов'язана з постійними районами плавання, з постійними портами завантаження та розвантаження, не обмежена певним видом вантажу, то перевезення оплачується за фрахтовою ставкою, яка встановлюється залежно від кон'юнктури фрахтового ринку, виду та транспортних характеристик вантажу, умов рейсу та пов'язаних з цими умовами витрат.

Головною особливістю тарифу є вплив перевізника на ціну перевезеного вантажу (а отже – на ринкове положення споживача своїх послуг) шляхом підвищення або зниження рівня тарифу на перевезення.

У контейнерних наземних перевезеннях найбільше застосування знаходять відрядні тарифи на перевезення, тому що цей вид тарифів найбільш повно включає всі витрати на транспортування вантажу. Такі тарифи, зазвичай, є загальними та акордними (тобто встановлюються у вигляді фіксованих ставок за перевезення вантажів у конкретних кореспонденціях або за певну відстань перевезення) або пропорційними (встановлюються у вигляді єдиних ставок за одиницю транспортної продукції на всіх відстанях перевезення). Проте, тарифи на морське лінійне перевезення найчастіше є формально регульованими, вони встановлюються за участю морських лінійних конференцій, задачею яких є утримання рівню тарифу на вигідному для учасників конференції рівні. При цьому встановлені тарифи набагато перевищують фактичні витрати з перевезення кожного виду вантажу [1, с.28].

В основі побудови більшості тарифів, пов'язаних з морськими перевезеннями, полягає принцип надання усіх можливих послуг із забезпечення схоронності й безпеки процесу навантаження, наступного перевезення та вивантаження вантажу. Перехід на контейнерні перевезення призвів до того, що ця вантажно-розвантажувальна операція стала виділятися як зі звичайного портового так і з лінійного тарифу у спеціальний збір за навантаження/розвантаження контейнера – container service charge (CSC), з віднесенням на неї покриття усього комплексу операцій з контейнером на терміналі відправлення від перетинання воріт терміналу до розміщення контейнера в контейнеровозі, і у зворотному порядку – в порту призначення. Цей збір, зазвичай, уже не диференціюється за видами вантажів. У деяких портах збір безпосередньо за навантаження/вивантаження контейнера з терміналу на судно/на термінал з судна виділяється з CSC – terminal handling charge (THC). Що стосується тарифних ставок на конвенціональні вантажі, то вони стягуються за вагу вантажу або його обсяг залежно від того, яка калькуляція «по фрахтових тоннах» дозволяє отримати операторові більшу суму надходжень. За великовагові місця може мати місце калькуляція тільки за вагою (оцінка «W»), а за об'ємні – тільки за обсягом (оцінка «M») [2, с.65].

Вантажні тарифи як система ставок і цін, за якими стягується плата за перевезення, зазвичай будувалися на основі принципу платоспроможності вантажу, тобто припущення, що чим вище ціна вантажу в пункті виробництва, тим більший тариф може «витримати» цей вантаж під час перевезення до пункту призначення. При цьому витрати на перевезення складуть лише малу частину його вартості. Малоцінні масові вантажі, навпроти, можуть перевозитися на значні відстані тільки при відносно низькому тарифі.

Іншим (не вартісним) підходом до встановлення ціни на транспортну продукцію можна вважати маржинальний підхід, заснований на принципі так званої «граничної корисності». Суть цього підходу, точніше однієї із концепцій економічної теорії, полягає в тому, що чим менше продукції даного виду надходить на ринок, тим більше за інших рівних умов її цінність і навпаки.

Марксистська концепція рівня тарифів на вантажні перевезення походить з трудової теорії вартості, яка розглядається як економічна якість продукції, а ціна – як грошове вираження вартості. Відповідно до цієї концепції ціна продукції визначається середніми суспільно необхідними витратами праці на її виробництво. Що стосується індивідуальних витрат виробництва того або іншого продукту, то вони можуть бути вище або нижче її середньої вартості. Практика розробки тарифів на вантажні перевезення в СРСР була орієнтована на обчислення суспільно необхідних витрат. При цьому тарифи, як і інші ціни, використовувалися як економічний важіль для проведення господарської політики соціалістичної держави. Основу тарифної політики складало регулювання їх рівня тарифів і порядку застосування. Вантажні тарифи виступали регуляторами темпів соціалістичного будівництва, сприяли раціональному розміщенню продуктивних сил у країні, оптимальному розподілу перевезень, більш ефективному використанню перевізних засобів.

Побудова тарифів на ринковій основі припускає, що інтереси учасників процесів доставки вантажів повинні бути максимально узгоджені (табл. 1). При цьому перевізник повинен орієнтувати свою діяльність не на підвищення норми прибутковості, а на максимальне розширення кола споживачів.

Таблиця 1

Узгодження інтересів учасників доставки контейнерних вантажів [3, с.98]

Учасник системи	Інтереси учасника системи	Мета узгодження інтересів
Вантажовідправник	Підвищення прибутку, зростання обсягів продажу, зниження витрат на перевезення (за певних умов постачання)	Зниження собівартості продукції за рахунок зниження витрат на її перевезення, підвищення конкурентоспроможності за рахунок встановлення більш низької ціни; можливість контролю за просуванням товару до споживача
Експедитор	Підвищення прибутку зростання обсягів перевезень і величини винагороди	Підвищення додаткових доходів від різниці тарифних ставок на окремі партії вантажу і знижених ставок перевізника на консолідовані відправлення
Перевізники	Підвищення прибутку зростання обсягів перевезень	Встановлення оптимальних тарифів і знижок на доставку, які дозволяють підвищити обсяг перевезень, що в остаточному підсумку приведе до збільшення прибутку ефективного використання пропускнуої спроможності за рахунок створення оптимальних відправлень
Термінал (транспортний вузол)	Підвищення прибутку зростання обсягів перевалки	Збільшення обсягів перевалки за рахунок взаємодії з перевізниками та вантажовласником, які організують ефективно прямування великих вантажопотоків Можливість планування обсягів робіт за рахунок організації моніторингу вантажопотоків
Вантажоотримувач	Підвищення прибутку Зростання обсягів продажів Зниження витрат на перевезення (за певних умов постачання)	Підвищення надійності виконання строків постачання продукції кінцевим споживачам Зниження ціни реалізації продукції за рахунок зниження витрат на її перевезення

Важливим елементом у складі тарифу є знижки, які виступають елементом регулювання рівня ціни на перевезення, а також частиною маркетингової стратегії підприємства щодо залучення споживачів. Варто зазначити, що тарифна політика кожної морської лінії передбачає знижки або надбавки під час перевезення контейнерів, які належать відправнику вантажу, за розмір відправлення (партію відправлення), при укладанні довгострокових контрактів та за інших умов.

При цьому знижки, які застосовуються у транспортній сфері, можна розділити на такі типи:

- загальна, яка надається з преїскурантного тарифу для стимулювання обсягу перевезень або для залучення нових клієнтів;
- за оборот, що надається постійним клієнтам на підставі спеціальної домовленості залежно від кількості контейнерів, заявлених до перевезення;
- дилерська, яка надається морським лініям своїм постійним представникам або експедиторським компаніям, які залучають значний вантажопотік;
- прихована, що надається покупцям у вигляді зниження ціни на фрахт, пільгових або безпроцентних кредитів, шляхом надання безкоштовних послуг тощо.

Необхідно відзначити, що базисна тарифна ставка морської лінії враховує певний період використання контейнера вантажовласником у портах навантаження та вивантаження. За затримку понад пільговий період встановлені ставки демереджу за кожну добу. За дострокове повернення порожнього контейнера або за забезпечення завантаження контейнера у зворотному напрямку морський перевізник також може застосувати знижки.

Найбільший інтерес представляють знижки, які встановлюються залежно від обороту. Однак, не розроблено алгоритми, що дозволяють транспортній компанії знайти оптимальний коефіцієнт знижки, який дозволить залучити клієнтів і розширити обсяги вантажоперевезень [4, с.20].

Крім знижок, можуть також застосовуватися і надбавки до тарифу. У контейнерних перевезеннях всі вантажі мають стандартизовану форму, тому основною причиною надбавки може бути надзвичайна вага вантажу у контейнері (більша ніж стандартна) і перевезення на завантаженому напрямку «у сезон».

Отже наразі вітчизняні перевізники традиційно формують тарифи на перевезення вантажів у контейнерах за допомогою найбільш простого методу «витрати плюс», що заснований на розрахунку собівартості перевезення з додаванням до неї певної надбавки для забезпечення запланованого рівня рентабельності.

Найчастіше надбавка до собівартості встановлюється без належного економічного обґрунтування, не враховуючи вплив різних економічних аспектів транспортної системи. Аналогічно не мають наукової аргументації й знижки, що застосовуються до тарифу.

Відтак, у країні вкрай необхідно розробити метод тарифоутворення, який передбачає можливість надання знижки і буде враховувати вищевикладені принципи (вартість перевезеного вантажу, витрати на виробництво, «цінність» продукції для кінцевого споживача тощо), а також інтереси інших учасників контейнерного перевезення, що дозволить збільшити їх прибуток.

Сучасний стан морських перевезень не відповідає потребам економіки України і не забезпечує використання її транзитного потенціалу. Зберігається тенденція втрати Україною ринку транспортних послуг. Про це свідчать випереджаючі темпи нарощування імпорту послуг на морські вантажні перевезення порівняно з експортом.

Переважає внаслідок тарифних проблем із 29 ліній, що заходили до портів України у 2010 році, сьогодні залишилось лише 25. Зокрема, пішли з українського ринку такі компанії як HJS та MISCMTS.

Процеси оптимізації тарифів також ускладнюються проблемами пов'язаними з державним втручанням. І ці проблеми не є суто українськими. Більшість країн перейшли до введення централізовано встановлюваних тарифів, які або використовуються у вигляді базисних ставок для заданих стандартних умов переробки, або стають максимальними

ставками. Країни, де встановлені централізовані тарифи забезпечують, як правило, найгірші умови перевалки контейнерів. Це логічно тому, що оплачені кінцевими користувачами вони не мають ніякого зв'язку з реальною вартістю обробки залежно від умов її здійснення. Цінова дискримінація при цьому процвітає не зважаючи на те, що в принципі, кожний користувач сплачує за однаковими ставками, попит на структуру термінальної послуги може у них дуже відрізнятись. Крім того, політика державного втручання обумовлює необхідність створення компетентного тарифного органа здатного розробляти мінімально обґрунтовані тарифні ставки [5].

Україна є єдиною державою СНД, де з радянських часів практично не відбулись реформи у «портовій» сфері. Кабінет Міністрів та його структури, як і раніше, встановлюватимуть «портові» тарифи на свій розсуд, які на сьогодні є найбільшими у світі після Японії [6].

На відміну від України, уряди сусідніх Румунії та Росії кілька років тому кардинально зменшили портові тарифи та збори, що посилює позиції і портів, і місцевих експортерів. Сьогодні обсяги румунських та російських тарифів у 2–3 рази нижчі за українські. Наприклад, захід стандартного контейнеровоза до Констанци (Румунія) коштує близько 19 тис. доларів, до Новоросійська (РФ) – 21 тис., у той час як до Одеси – майже 45 тис. (табл. 2).

Таблиця 2

## Порівняльні тарифи на суднозахід контейнеровозів, тис. дол. США

Найменування	Суднозахід до порту	Суднозахід до країни
Україна	–	98,6
Румунія	–	49,5
Туреччина	–	49,7
Росія	–	52,6
Греція	–	24,2
Одеса	48,0	–
Южний	65,0	–
Новоросійськ	21,0	–
Констанца	18,8	–

Здешевлення конкурентів призвело до стрімкої втрати вантажопотоків українськими портами. Так, найбільші вітчизняні морські порти – Одеса, Іллічівськ та Южний – за рік загалом перевозять лише 57 млн. тонн вантажів, в той час як їхні головні конкуренти – Новоросійськ та Констанца – перевантажують за рік відповідно 117 млн. та 48 млн. т. [7]. Крім того активізували свою діяльність польський Гданськ, російський Таганрог та порти країн Балтії. Через високі збори та тарифи в українських портах міжнародні перевізники уникають включення України в свої регулярні транзитні маршрути, оскільки це їм невигідно.

З огляду на вищезазначене, в Україні необхідно запроваджувати методи утворення тарифів, які б передбачали можливість надання знижки і враховували вартість перевезеного вантажу, витрати на виробництво, «цінність» продукції для кінцевого споживача, а також інтереси інших учасників контейнерного перевезення. Важливим кроком у напрямку підвищення ефективності тарифів є прийняття 17 травня 2012 року Закону України «Про морські порти України» [8]. Насамперед, Закон спрощує процедуру оформлення транзитного вантажу і надає можливість використання наскрізного тарифу разом з залізницею, що дозволить розширити можливості використання транзитного потенціалу країни).

Кабінет Міністрів має збалансувати тарифну політику, щоб повернути вітчизняним портам конкурентоспроможність, а Україні – втрачені вантажопотоки. Також необхідно встановити ставки зборів та оплат, які були б конкурентоспроможними порівняно з іноземними портами Чорного моря. Ці тарифи мають бути єдиними для всіх державних морських портів та розташованих у них терміналах та причалах усіх форм власності та галузевого підпорядкування.

У цьому напрямку вже зроблено перші кроки. Наприклад, з метою збільшення обслуговування універсальних контейнерних транзитних вантажів в українських портах Міністерством інфраструктури України було розроблено систему зменшення тарифних ставок на 2012 рік з урахуванням специфіки вантажообігу портів. Зокрема, знижка у розмірі 18% буде застосовуватися в Маріупольському порту за обробку зерна та насіння навалом; 20% – у Бердянському порту за обробку мінерально-будівельних вантажів навалом.

**Висновки і перспективи подальших розробок.** У результаті аналізу порядку та методик розрахунків тарифів на морські перевезення можна зробити наступні висновки. Сьогодні українські тарифи на морські перевезення є одними із найвищих у світі, що призводить до зниження конкурентоспроможності українських портів. Останніми роками помітна тенденція щодо зниження тарифів основними конкурентами – Росією та Румунією. Здешевлення конкурентів призвело до стрімкої втрати вантажопотоків українськими портами.

Основним методом розрахунку тарифів, який сьогодні використовується є затратний, де базою тарифу є собівартість, до якої, як з'ясувалося, відносять також витрати, які не пов'язані з виробничою діяльністю. Крім того, в умовах втрати конкурентоспроможності і зниження рівня переробки вантажів в морських портах, витратна частина доставки і переробки вантажів буде й надалі зростати, що призведе до подальшого збільшення тарифів. Аналіз альтернативних методик встановлення тарифів дозволив зробити висновок, що необхідно погоджувати та встановлювати збалансовані рівноважні тарифи та ціни усіх учасників контейнерних перевезень. Це призведе до розширення попиту на транспортні послуги й збільшення прибутку підприємств, що беруть участь у контейнерному перевезенні.

#### **Список використаної літератури**

1. Гурнак В. Реалізація Комплексної програми утвердження України як транзитної держави / В. Гурнак, О. Ананченко, М. Гурнак // Економіка України. – 2011. – № 7. – С. 26–37.
2. Чекаловец В. И. Морские торговые порты Украины в условиях европейской интеграции / В. И. Чекаловец, Г. П. Скворцов, С. В. Крыжановский // Транспорт. – 2007. – № 30 (458). – С. 63–68.
3. Могалевкин И. М. Морское судоходство в мировой экономике и международных отношениях: современные функциональные и пространственные проблемы / И. М. Могалевкин. – М: Наука, 2010. – 152 с.
4. Барышникова В. В. Современный порт в логистической цепочке доставки грузов / В. В. Барышникова // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2009. – № 4. – С. 15–26.
5. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року» № 1561-р від 07.10.2009 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1561-2009-p>.
6. Аналітична записка: Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://od.niss.gov.ua/articles/490>.
7. Боняр С. М. Аналіз роботи морських торговельних портів України / С. М. Боняр, Я. Р. Корнійко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vodt/2012\\_3/narezka/Vnutr\\_3\\_15\\_2012\\_109.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vodt/2012_3/narezka/Vnutr_3_15_2012_109.pdf).
8. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. № 4709-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.

Прийнято до друку 28.04.2013