

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ В СЕКТОРЕ ТРАНСПОРТНОГО РЫНКА С ПОВЫШЕННЫМ УРОВНЕМ КОНКУРЕНЦИИ

Халиновская Н. А.

Розглянуті питання мінімального рівня тарифів на переробку вантажів в морських портах. Обґрунтована необхідність введення сквозних тарифів, щоб ураховувалась уся транспортна складова, а ні окремі її частини. Сформульовані основи стабільності тарифів на весь період вантажеперевезення.

Гибкая тарифная политика, проводимая морскими портами, позволила создать относительно стабильную грузовую базу. Сегодня наши портовые тарифы соответствуют как международному уровню, так и требованиям бюджета.

Предоставление морским портам равных условий формирования тарифной политики обеспечивает нормальную конкуренцию между ними. Повышение привлекательности портов, успех их работы в рыночных условиях в этом случае полностью зависит от них самих, от умения эффективно использовать производственные и трудовые ресурсы, гибко проводить тарифную политику.

То, что сегодня сделано в области тарифной политики, можно рассматривать как завершение одного из этапов по созданию нормативной базы, регулирующей работу транспорта Украины. Все мы прекрасно знаем, что тарифы, в том числе на морском транспорте, не стоят на месте [1].

Постоянно требуется их совершенствование применительно к экономическим условиям рынка. Прибыль транспортных предприятий должна зависеть не от повышения цены за услуги, а от объемов работ – необходимо работать на принципах заинтересованности всех видов транспорта. Привлекательность Украины как транзитного государства зависит не только от транспортников, но в значительной степени от государственной налоговой и таможенной политики, а также других, не только экономических условий.

Необходимость рационализации принципов портового ценообразования возникла давно. Независимо от принятой концепции формирования портовых тарифов, их максимальный уровень всегда определяется величиной прибыли, которую может получить клиент от пользования услугами порта. В то же время прибыль клиента является пределом финансовой нагрузки для груза.

В связи с этим существуют три фактора, учитываемых при формировании уровня портовых тарифов (портовом ценообразовании): величина расходов порта; величина прибыли клиентов порта; величина доходов порта, которые он может реализовывать через тарифы.

Величина расходов порта определяется стоимостью используемых им ресурсов – материальных и людских.

Величина прибыли каждого из клиентов порта также поддается определению: для грузовладельцев она представляет собой разность между стоимостью груза в месте отгрузки и стоимостью в месте его производства, за вычетом расходов по транспортировке; для судовладельца прибыль сводится к той части разности стоимости в местах погрузки и выгрузки, которую он может получить в виде фрахта, за вычетом расходов, связанных с самой перевозкой [2].

Величина доходов порта представляет собой часть прибыли грузовладельцев и судовладельцев, которую портовые власти сумеют закрепить за собой. При этом порт, естественно, не может получить прибыль большую, чем она сложится у грузовладельцев и судовладельцев от пользования его услугами. В противном случае сотрудничество порта с ними прекратится – порт потеряет свою конкурентоспособность, а, следовательно, и привлекательность. Поэтому основной функцией портового ценообразования является оптимальное распределение прибыли между портом и его клиентами, которое обеспечило бы эффективную работу порта, одновременно сохранив заинтересованность клиентуры в его услугах.

Однако повышение эффективности эксплуатации порта не всегда может быть достигнуто с помощью ценообразования. Система портовых тарифов действенна, пока остается гибким спрос на услуги порта. Когда же спрос на услуги порта теряет гибкость, следует искать другие способы повысить заинтересованность в них клиентуры (повышение качества обслуживания, изменения форм и методов оказания услуг и т.д.).

В практике функционирования портов должны быть следующие тенденции:

- должно быть принято проводить единую национальную политику координации предоставления портовых услуг. Такая координация распространяется и на другие сферы, тесным образом связанные с ценообразованием: вложение средств в развитие портов, политику в области трудовых ресурсов и т.д. Это позволяет сократить затраты на содержание и развитие портов и минимизировать транспортные расходы клиентуры.

- единый национальный подход к оптимальной эксплуатации порта. Это относится как к ресурсам портов, принадлежащим портовым властям, так и к техническим средствам, созданным в портах частными компаниями. При столкновении интересов последних с интересами национальными, предпочтение, как правило, отдается национальным.

Координация работы портов и соблюдение приоритетности национальных интересов в их деятельности могут обеспечиваться различными путями. В случае управления частными компаниями такими средствами портов, как причалы, открытые складские площадки, транзитные склады и др., защита национальных интересов обычно предусматривается в соответствующих контрактах на их аренду. По мере увеличения числа частных фирм, осуществляющих управление средствами портов, все большей полнотой власти наделяются специальные координирующие органы, защищающие национальные интересы [5].

Надо сказать, случаи, когда порты находятся под управлением правительственных органов, все еще остаются типичными, хотя сложилась

тенденция к распространению административного статуса порта третьего типа, среднего между этими двумя крайностями, а именно – автономности портовых властей. Типичный пример – автономные порты Франции, которые являются государственными учреждениями, имеют гражданский статус и финансовую независимость. Однако статус автономных портовых властей может быть различным. Общей чертой для них является ограничение правительственного вмешательства в их деятельность, кроме отдельных сфер, имеющих большое значение в национальном масштабе (ценообразование, планирование капиталовложений в порты и т.д.)

По предварительному согласованию с правительством должны приниматься следующие решения портовых властей: годовые бюджеты, все иностранные займы и обязательства сверх установленных лимитов, все иностранные займы; контракты на крупные работы, превышающие по стоимости заранее установленную сумму; общий уровень основных портовых сборов; назначение председателя Совета директоров и управляющего; продажа и сдача в долгосрочную аренду собственности или имущества порта; вопросы, затрагивающие национальную безопасность и политику в области иностранных дел.

Автономные портовые власти редко располагают полной свободой в установлении или изменении величин портовых сборов. В большинстве случаев для этого необходимо получить соглашение правительства, которое тем самым проверяет, соответствует ли национальным интересам проводимая портом политика ценообразования.

В целом можно выделить следующие основные направления правительственного регулирования портового ценообразования:

- требования ко всем портовым властям страны принять единую структуру ценообразования (при условии предоставления им свободы установления базисных ставок);

- контроль за общим уровнем портовых сборов, установленных для судовладельцев и грузовладельцев, который являлся бы приемлемым с национальной точки зрения (например, правительство может разрешить ввести новую систему портовых сборов при условии, что общий ее уровень не возрастет или возрастет только на незначительный процент и т.п.);

- контроль за базисным уровнем отдельных портовых сборов и расходов привилегированной клиентуры портов (например, по некоторым импортным или экспортным товарам, представляющим для страны большой интерес).

Нет сомнения, что такая политика правительства жесткого контроля сказывается на финансовой деятельности портов, так как в условиях сложившейся жесткой конкуренции между портами трудно, с одной стороны, удовлетворять требованиям правительства, а с другой – обеспечивать эффективную работу портов.

В связи с этим происходит объединение мелких и крупных портов под влиянием одного автономного органа. В этом случае принятие общей политики (не только в области ценообразования, но и в других сферах, таких как распределение грузопотока, капиталовложений и т.д.) обеспечивает более эффективную работу всей группы портов.

Должны ли порты сами создавать себе финансовую самостоятельность или получать соответствующие субсидии от правительства на свое развитие? Этот вопрос каждый порт решает по своему усмотрению. Как правило, порты, получающие значительные субсидии от государства снижают общий уровень их тарифов, а также расходов клиентуры и повышение конкурентоспособности по отношению к портам тех стран, которые не получают финансовой помощи от правительства.

Субсидии могут принимать различную форму: возможны льготные займы; недвижимая собственность (например, земля) может передаваться портам по цене ниже рыночной; порты могут освобождаться от национальных или местных налогов; могут выдаваться ежегодные субсидии в виде установленной суммы; может иметь место твердое участие в некоторых расходах портов (например, в капиталовложениях); возможно также неограниченное субсидирование в случаях, когда любые понесенные портами убытки покрываются муниципалитетом или правительством.

Бурный рост мировой торговли и морского транспорта вызывает существенные изменения в подходе к портовому ценообразованию. С обострением конкуренции между портами грузовладельцы и судовладельцы из простых "пользователей" превращаются в клиентов портов, учитывающих как качественные, так и количественные предложения, исходящие от всех портов, которые могут обеспечить обслуживание определенного региона. В результате образуется рынок портов, со своим спросом и предложением, определяющий уровень услуг портов.

Поскольку морские зарубежные порты развиваются в производственном отношении и совершенствуют структуру управления, наметилась тенденция превращения портовой индустрии в экономически самостоятельную отрасль.

Порты, как самостоятельные предприятия морского транспорта, в едином транспортном процессе выполняют ряд работ и операций, как для грузовладельцев, так и для судовладельцев. Цена этих работ выражается в форме различных сборов и плат. В конечном же итоге затраты по содержанию флота и портов, связанные с перевалкой груза, оплачиваются грузовладельцами. Однако исторически так сложилось, что значительная часть затрат портов покрывается непосредственно судовладельцами путем оплаты портовых сборов. Последние, как известно, учитываются ими при окончательном формировании уровня фрахтовых ставок на перевозку грузов через тот или иной порт, также оплачиваемых грузовладельцами.

В соответствии с международной практикой портового ценообразования, судовыми сборами покрываются расходы портов по содержанию причальных, оградительных и берегоукрепительных сооружений, акваторий, подходных каналов и средств навигационного ограждения на них, представляющих, как известно, инфраструктуру портов, обеспечивающих безопасность входа судов в порт, выхода из порта и стоянки в нем.

Судовые портовые сборы являются сугубо индивидуальными для каждого порта, что определяется особенностями расположения и устройства портов и связанными с этим различными затратами по их содержанию.

Целевой характер судовых портовых сборов и необходимость обеспечения безопасности судоходства в пределах портовых вод определили

относительную их стабильность в портах мира. Они не столь подвержены влиянию изменения конъюнктуры рынка портовых услуг, как тарифы на услуги, оказываемые грузовладельцам.

Как неоднократно отмечалось, конкурентоспособность портов определяется не уровнем судовых портовых сборов, а величиной суммарных затрат грузовладельцев, связанных с перевалкой грузов через порты.

Несмотря на большие различия уровня судовых сборов в морских портах, они не являются основным фактором, определяющим конкурентоспособность порта. В стоимости перевозки грузов (фрахте) расходы судов на оплату судовых сборов только в отечественных морских портах невелики и в среднем не превышают 5-7%. Поэтому если мы снизили в украинских морских портах ставки судовых сборов, например, на 2,5-3,5%, это, естественно, не приведет к адекватному снижению фрахтовых ставок при перевозке грузов через морские порты Украины, а сократит валютные поступления в страну. К тому же, не судовладельцы, а грузовладельцы определяют порт перевалки грузов, давая предпочтение тому порту, затраты при перевозке через который, при прочих равных условиях, будут наименьшими.

Для отечественных морских портов вопросы уровня судовых сборов приобретают особую актуальность: инфраструктура морских портов находится в запущенном состоянии, средств в стране на расширенное их воспроизводство в настоящее время нет.

При построении новой системы тарифов, введенных в морских торговых портах Украины в 1996 году, планировалось повышать конкурентоспособность отечественных морских портов регулированием уровня не судовых сборов, а тарифов, связанных с перевалкой грузов, в основном определяющих величину портовых расходов грузовладельцев. Для этого действующим Сборником тарифов на работу и услуги, оказываемые грузовладельцам морскими торговыми портами Украины, утвержденным приказом Минтранса от 31 октября 1995 года № 392, портам, как известно, предоставлены большие права [7].

Благодаря проводимой Минтрансом вместе с портами гибкой тарифной политике, была значительно повышена конкурентоспособность отечественных морских торговых портов, благоприятствовавшая, начиная с 1997 года, систематическому росту объемов их грузооборота (в основном за счет транзитных грузов, несмотря на, практически, отсутствие приростов объемов промышленного производства в странах СНГ). Так, для повышения конкурентоспособности украинских портов в связи с резким ухудшением конъюнктуры рынка, вызванным обострением конкуренции со стороны иностранных портов, Минтранс Украины приказом от 26 марта 1996 года № 106 снизил общий уровень аккордных ставок плат за перевалку грузов на 20-30%. Кроме того, значительно был увеличен срок бесплатного хранения грузов на складах портов. Портам также предоставлено право, при необходимости не применять повышенные ставки платы за сверхнормативное хранение грузов, установленные для сокращения общего времени нахождения грузов на складах порта и др. Большая работа была проведена по совершенствованию судовых портовых сборов.

Таким образом, отечественным морским портам созданы все условия для выведения их на конкурентоспособный с зарубежными портами уровень, независимо от величины установленных для них ставок судовых сборов. В своей практической деятельности морские порты широко используют данное им право предоставления грузовладельцам скидок и льгот с грузовых тарифов для привлечения дополнительных грузов.

Высокая конкурентоспособность украинских портов была отмечена на тарифном съезде.

С обострением конкуренции между портами грузовладельцы и судовладельцы из простых "пользователей" превращаются в клиентов портов, учитывающих как уровень тарифов, так и качество, и количество предоставляемых услуг. В результате образуется рынок портов со своим спросом и предложением, определяющими уровень портовых услуг.

В этих условиях мы должны сделать все необходимое, чтобы повысить привлекательность отечественных морских портов для иностранной клиентуры. Наши порты должны стать "морскими воротами". Этому способствует благоприятное геополитическое положение.

Грузовладельца в действительности мало интересует, сколько стоит перевалка в порту и т.д. Его интересует вся транспортная составляющая перевозки. Вот тут бы проанализировать наиболее существенные грузопотоки и взяться за разработку сквозных тарифов. Сквозные – это та цифра, скажем, 7 или 10 долларов за тонну, которая включает в себя все составляющие оплаты за перемещение груза из пункта А в пункт В. Грузовладелец выплачивает эти деньги и больше ни о чем беспокоиться не должен.

Пока есть лишь первые шаги по приближению к таким тарифам. Но есть порядок согласования ставок на перевозку транзитных грузов.

Есть некоторый опыт использования согласованных ставок.

Любому государству выгодны перевозки транзитных грузов. Затраты на них меньше, чем на внутренние перевозки, связанные с расходами на начально-конечные операции. А валютные доходы – значительны. Кроме того, транзитные перевозки дают живые деньги. В странах Прибалтики, например, весомая часть бюджетных поступлений – за счет транзитных перевозок.

Относительная успешность морской транспортной политики объясняется в немалой степени тем, что в портах с самого начала были установлены тарифы в твердой валюте на работы и услуги, связанных с перевалкой экспортных, импортных и транзитных грузов. Это дает возможность морским портам четко и на длительный период ориентировать свою клиентуру в сфере тарифов. Следующая положительная особенность тарифов заключается в том, что они имеют довольно широкий диапазон регулирования. Это позволяет оперативно реагировать на колебания рынка, сообразуясь с экономическими интересами порта [8].

Предоставление портам равных условий формирования тарифной политики обеспечивает нормальную конкуренцию между ними. Повышение привлекательности портов, успех их работы в рыночных условиях в этом случае полностью зависит от них самих, от умения эффективно использовать производственные и трудовые ресурсы, гибко проводить тарифную политику.

Железная дорога пошла по другому пути. Возможно, с этим и связан образовавшийся перекоп в тарифах на железнодорожном транспорте между довольно дорогими транзитными перевозками грузов и куда более дешевыми экспортно-импортными. По-видимому, здесь допускается ошибка. Экспортно-импортные перевозки не являются по своей сути внутренними.

В транспортную составляющую этих товаров заложены уже цены мирового рынка. Однако по железным дорогам Украины они следуют по внутренним тарифам, т. е. по тарифам, более низким, чем для транзитных грузов, хотя не всегда фактическим грузовладельцем и плательщиком в этом случае является украинская сторона. А из этого следует, что льгота, предназначенная для украинского производителя – экспортера не всегда попадает по назначению.

Полагаю, что если железная дорога приведет свои тарифы, относящиеся к внешнеэкономической деятельности, как и следовало бы, к ценам, соответствующим стоимости товара, и установит их в твердой валюте, то это позволит снять многие проблемы в области экономики, повысит привлекательность дорог и для транзитных грузов. За 2007 год портами Украины переработано 176,8 млн. т. грузов. Из них экспортно-импортных, перевозимых по внутренним тарифам – 53,8%, транзитных – 42,4% и лишь 3,8% внутренних. Легко посчитать потери железной дороги, которые обернулись сверхприбылями для грузовладельцев и коммерческих структур.

Актуальным стал вопрос сквозных тарифов. Решить его можно только на основе партнерства с железнодорожниками. А новый Устав железной дороги определяет морские порты как клиентов, а не равноправных участников транспортного процесса. Чего стоит в этом плане лишь один нормативный шаг, предусматривающий взимание платы за пользование вагонами с портов, как с клиентов. Доставка груза от продавца до покупателя с перевалкой в портах – это единый процесс с участием железных дорог и портов.

Вернемся к сквозным тарифам. Вот, например, российская компания, экспортирующая российские угли через порт Туапсе, платит 4 доллара за перевалку груза в порту и 12 долларов за доставку по российской железной дороге до Туапсе.

Получается 16 долларов. Для транзита угля через Мариупольский порт необходимо оплатить перевалку в порту 18 долларов, доставку до российской железной дороги – 12,5 доллара и 3,1 доллара за доставку от границы до порта по украинской железной дороге (около 300 км). Итого 17,4 доллара.

Если найти возможности снизить итоговую сумму на 1,5 доллара, то эта компания будет с удовольствием перевозить уголь через Мариупольский порт. Несмотря на более высокий фрахт и портовые сборы, за счет высокой интенсивности перегрузочных работ и специализации порта, здесь достигаются более благоприятные условия для грузовладельца. А цена вопроса – грузопоток 50-80 тысяч тонн ежемесячно. Мы, к примеру, согласны снизить свою ставку, но не знаем, какую скидку сможет предоставить железная дорога, поскольку неизвестен уровень рентабельности перевозок на данном расстоянии. А на такие вопросы смежники отвечать не любят. В то же время, мы видим, что железная дорога могла бы получить дополнительно 1,2-1,5 млн. долларов доходов. А договориться, выходит, очень сложно. Может быть, нужна какая-то

координационная группа, которая под эгидой Минтранса пробивала бы сквозные тарифы, в том числе во властных структурах, которые их утверждают. Хотя на самом деле сквозным тарифом может стать лишь при участии в нем и российских железных дорог.

Подводя итоги, можно очертить следующие основные задачи по совершенствованию тарифов в морских портах:

- разработка, исходя из экономической целесообразности предельного минимального уровня тарифов на переработку грузов;
- разработка и введение сквозных тарифных ставок при перевозке транзитных грузов;
- утверждение перечня дополнительных услуг, оказываемых в морских портах, и разработка методики по расчету тарифов на эти услуги;
- введение для транзитных грузов минимального уровня единого сбора в пунктах пропуска через государственную границу Украины.

Действующие в Украине тарифы на грузопереработку и ставки портовых сборов в целом не выше зарубежных, поэтому решения об их снижении необходимо принимать только после изучения аналогичных тарифов и ставок конкурирующих с Украиной стран.

От транспортников требуется согласованная политика, чтобы учитывалась вся транспортная составляющая, а не отдельные ее части. Ведь даже при минимальной рентабельности в целом привлечение конкретного грузопотока может приносить немалую прибыль, если считать косвенные доходы.

Грузовладельцев в большей степени, чем уровень тарифов, волнует нестабильность в этом вопросе. Грузовладельцы должны быть уверенными в том, что на весь период грузоперевозки тарифы не изменятся, а этого как раз и не могут гарантировать транспортники, решающие каждый свои проблемы.

Литература:

1. Васильева Н.Э., Козлова Л.И. Формирование цены в рыночных условиях. – М.: Бизнес-школа "Интел-Синтез", 1995, - 64 с.
2. Кибик О.Н. Влияние ценовых решений на уровень конкурентоспособности морских торговых портов. //Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. пр. – Одеса. 2005. Вип.. 21. С. 67-77.
3. Котлубай А.М., Немодрук Н.П. О либерализации ценообразования на услуги портовой деятельности в Украине //Международный журнал "Судоходство", - сентябрь 2006. № 9. С. 50-51.
4. Меркт Е.Ф. Факторы повышения конкурентоспособности порта. //Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. пр. Одеса, 2001. – Вип.. 8. – С. 74-85.
5. Михайловская М. Тарифная политика: гибкость и конкурентоспособность // Порты Украины. – 2004. - №3, - С. 31-33.
6. Немодрук Н.П. Тарифна політика та конкурентоспроможність морських портів //Збірник наукових праць "Вісник соціально-економічних досліджень" Випуск 17 – Одеса: ОДЕУ. – 2004. – С. 230-235.

7. Осадчая Т. Тарифы нового вида. //Порты Украины. – 2000. - №3. – С. 10.
8. Управление предпринимательскими рисками. Вопросы теории и практики. Монография //Гранатуров В.М., Литовченко И.В. – Одесса: МЧП "Эвен", 2005. – 204 с.

Abstracts

Khalinovskay N.A.

Problems of the flexible pricing in the sector of transport market with the promoted level of competition

The question of limiting minimum level of tariffs on load processing in sea ports are considered. The necessity of introduction of through tariffs is grounded that all transport constituent instead of not separate its parts was taken into account The basis of stability of tariffs on all period of load carriage are formulated..