

СОВРЕМЕННЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Познанская И. В.

Проблема розвитку транзитного потенціалу України невід'ємно пов'язана з ефективним використанням потенціалу морського транспорту держави. Транспортні тарифи як економічні інструменти здійснення транспортних послуг, залишаються далеко від досконалості і вимагають подальшого врегулювання в питаннях їх економічної обґрунтованості і доцільності.

Постановка проблемы. Использование, в достаточной мере, транзитного потенциала страны возможно лишь при наличии отработанной действующей тарифной политики в сфере перевозок грузов водным транспортом. В связи с ликвидацией Государственного департамента морского и речного транспорта Украины и созданием Государственной администрации морского и речного транспорта Украины, функция "обоснования предложений по определению размеров тарифов на работы и услуги, которые выполняются предприятиями морского и речного транспорта" не была включена в функции морской администрации. Тем самым был сделан шаг для перехода к рыночному формированию тарифов на водном транспорте. Отсутствие разработанных принципов и положений рыночного формирования тарифов на водном транспорте может привести к дискриминации и тому подобным негативным последствиям.

Разработка принципов и положений рыночного формирования тарифов на морском транспорте должна быть основана на изучении современных тенденций и пропорций тарифной политики транспортного комплекса ведущих морских государств, что и является **целью** статьи.

Устойчивые производственные и коммерческие связи, базирующиеся на рыночных отношениях и ориентированные на спрос потребителей транспортных услуг, являются основой современного рынка транспортных услуг. Национальные перевозчики являются неотъемлемой частью международного рынка транспортных услуг и участвуют в нем в соответствии со своим потенциалом и возможностями. Потребителями услуг транспорта выступают экспортеры и импортеры товаров со всех стран мира, которые, в конечном итоге, дают оценку работы международной транспортной системы и формируют стоимость транспортных расходов, связанных с перемещением товаров на мировых рынках. Стоимостная оценка выполненной транспортной работы производится с позиций временных параметров, а также количественной и качественной сохранности доставляемых грузов в установленные торговыми соглашениями пункты назначения, при обязательном согласовании конкретных путей движения грузов, условий их транспортировки, гарантий сохранности грузов в пути следования и возмещения нанесенного ущерба транспортируемым грузам.

Современные трактовки в понимании транспорта как отрасли материального производства определяют необходимость рассматривать его работу во внешней среде по осуществлению перевозки экспортно-импортных грузов и всю производственную деятельность, связанную с обслуживанием этих перевозок, как единую и целостную цепь последовательных хозяйственных операций на рынке транспортных услуг. Транспорт создает условия для повышения эффективности международного разделения труда, достигнутого за счет увеличения объемов перевозимых грузов и сокращения времени на их транспортировку. Труд, как производственная деятельность в сфере международных транспортных перевозок формирует стоимость обработки груза, которая добавляется к стоимости экспортируемого или импортируемого вместе с ним товара.

Формирование уровня транспортных затрат, который во многих случаях является определяющим при выборе того или иного товарного рынка и оказывает непосредственное влияние на формирование мировых цен на товары. Взаимодействие стоимостей различных товаров на мировых рынках отражается на интернациональной стоимости транспортировки товаров, а это приводит к выравниванию доходов, получаемых транспортными перевозчиками при осуществлении международных перевозок. Как следствие, вокруг основных международных товарных рынков, образуются и функционируют главные международные транспортные рынки, обеспечивающие их эффективное функционирование и развитие.

Современные характеристики продукции предприятий морского транспорта производная ее тесной интеграции с мировыми товарными рынками, четкой направленности в осуществлении специализированных транспортных перевозок, вовлеченности в конкурентную среду мировых рынков транспортных услуг. Конкурентоспособность морской транспортировки на мировых рынках зависит не только от стоимости самих услуг, но и от цены перевозимых товаров.

Изучая особенности работы морского транспорта в условиях развития мировых транспортных рынков, следует отметить тот факт, что производители транспортных услуг предоставляют их на рынках в соответствии с отраслевой принадлежностью транспортируемых товаров. Следует отметить важную качественную характеристику рынка транспортных услуг – взаимосвязь универсализации и специализации, то есть его привязку к определенным родам грузов и направлениям перевозок. Также немаловажно влияние интеграции различных видов транспорта на мировых рынках и жесткая взаимосвязь рынка морских транспортных услуг с рынками услуг наземных видов транспорта.

Стоимость транспортировки представляет собой стоимостное выражение услуги, оказанной транспортным предприятием и получившей свое признание у всего или определенной части общества, выраженной в транспортном тарифе и/или в контрактной цене. Тариф устанавливается на конкретный объем работ, выполненных транспортным предприятием. Контрактная цена поставки товара, в зависимости от базиса поставки, отражает основные условия транспортировки товара от продавца к покупателю и может так же служить основой для определения величины транспортного тарифа.

Успешное функционирование предприятий морского транспорта предопределяет применение международных стандартов по отношению к транспортным тарифам. Для применения международных транспортных тарифов обязательно наличие перевозки грузов между двумя или несколькими странами на межправительственной основе, которое основывается на установленных международными соглашениями ставках. Величина отраженной в тарифе ставки зависит от целого ряда условий, связанных с поставкой грузов, и может значительно колебаться не превышая установленный тарифом предел. Международный транспортный тариф только тогда является ценой транспортной услуги, когда эта услуга становится предметом купли-продажи при заключении контрактов на поставку товаров со ссылкой на применение этих тарифов.

Формирование тарифа происходит по тому же принципу, как и стоимости любого товара: необходимые затраты труда и ресурсов. Транспортировка груза подразумевает наличие транспортного средства, перегрузочного оборудования и обслуживающего персонала, что и составляет основу транспортного тарифа.

Транспортные тарифы должны устанавливаться по согласованию со всеми заинтересованными в торговых отношениях сторонами, принимающими участие в перевозочном процессе. Вместе с тем, тариф может устанавливаться самостоятельно, в одностороннем порядке транспортным перевозчиком и предварительно объявляться всем заинтересованным в осуществлении перевозок. Как правило, тарифы устанавливаются по каким-либо конкретным направлениям перемещения грузов. Тарифам свойственно относительное постоянство и, учитывая их роль в формировании потребительной стоимости товара, возникает необходимость в заблаговременном учете их изменения. Так, ряд крупных портов в промышленно – развитых странах мира заранее информируют своих потенциальных клиентов о размерах транспортных тарифов, вступающих в действие по основным направлениям движения транспортных судов. Информация о размерах транспортного тарифа и сроках его введения в действие должна быть открытой и представленной в средствах массовой информации. При установлении транспортных тарифов отечественные и зарубежные перевозчики руководствуются международными правилами и нормами, принятыми в международной торговой практике, соблюдая принципы свободной торговли, установленные международными конвенциями и договорами. [1]

Морской транспорт используется преимущественно в международных сообщениях, так как является одним из самых дешевых видов транспорта, высокопроизводительным из расчета на единицу транспортной мощности и способным перевозить грузы на более значительные расстояния, чем остальные виды транспорта. На морском транспорте используются наиболее современные и передовые технологии, что в конечном итоге приводит к относительному снижению (несмотря на абсолютный рост) транспортных тарифов во времени и удешевлению перевозки грузов, в особенности на сверхдальние расстояния. Морские транспортные перевозки осуществляются преимущественно по наиболее грузонапряженным направлениям и их специфической особенностью

является осуществление дополнительных транспортных операций, связанных с таможенным досмотром грузов.

Таблица 1
Тарифы на транспортировку контейнеров в страны юго-восточной Азии

Equipment size / type		20dv	40dv	40hc	20dv	40dv	40hc	20dv	40dv	40hc
Hong Kong	S.China	\$640	\$1 205	\$1 305	\$915	\$1 530	\$1 630	\$690	\$1 255	\$1 355
Shantou		\$715	\$1 255	\$1 355	\$990	\$1 580	\$1 680	\$765	\$1 305	\$1 405
Chiwan		\$640	\$1 205	\$1 305	\$915	\$1 530	\$1 630	\$690	\$1 255	\$1 355
Yantian		\$640	\$1 205	\$1 305	\$915	\$1 530	\$1 630	\$690	\$1 255	\$1 355
Xiamen		\$640	\$1 205	\$1 305	\$915	\$1 530	\$1 630	\$690	\$1 255	\$1 355
Nansha		\$640	\$1 205	\$1 305	\$915	\$1 530	\$1 630	\$690	\$1 255	\$1 355
Shanghai		N.China	\$665	\$1 255	\$1 355	\$940	\$1 580	\$1 680	\$715	\$1 305
Ningbo	\$665		\$1 255	\$1 355	\$940	\$1 580	\$1 680	\$715	\$1 305	\$1 405
Qingdao	\$665		\$1 255	\$1 355	\$940	\$1 580	\$1 680	\$715	\$1 305	\$1 405
Dalian	\$665		\$1 255	\$1 355	\$940	\$1 580	\$1 680	\$715	\$1 305	\$1 405
Xingang	\$665		\$1 255	\$1 355	\$940	\$1 580	\$1 680	\$715	\$1 305	\$1 405
Pasir Gudang	Malaysia		\$665	\$1 155	\$1 255	\$940	\$1 480	\$1 580	\$715	\$1 205
Penang		\$665	\$1 155	\$1 255	\$940	\$1 480	\$1 580	\$715	\$1 205	\$1 305
Port Kelang		\$665	\$1 155	\$1 255	\$940	\$1 480	\$1 580	\$715	\$1 205	\$1 305
Belawan	Indonesia	\$730	\$1 285	\$1 385	\$1 005	\$1 610	\$1 710	\$780	\$1 335	\$1 435
Jakarta		\$730	\$1 285	\$1 385	\$1 005	\$1 610	\$1 710	\$780	\$1 335	\$1 435
Semarang		\$730	\$1 285	\$1 385	\$1 005	\$1 610	\$1 710	\$780	\$1 335	\$1 435
Surabaya		\$730	\$1 285	\$1 385	\$1 005	\$1 610	\$1 710	\$780	\$1 335	\$1 435
Laem Chabang		Thailand	\$650	\$1 125	\$1 225	\$925	\$1 450	\$1 550	\$700	\$1 175
Bangkok	\$700		\$1 200	\$1 300	\$975	\$1 525	\$1 625	\$750	\$1 250	\$1 350
Hochimin	Vietnam	\$615	\$1 055	\$1 155	\$890	\$1 380	\$1 480	\$665	\$1 105	\$1 205
Hai Phong		\$615	\$1 055	\$1 155	\$890	\$1 380	\$1 480	\$665	\$1 105	\$1 205
Kaohsiung	Taiwan	\$640	\$1 205	\$1 305	\$915	\$1 530	\$1 630	\$690	\$1 255	\$1 355
Keelung		\$640	\$1 205	\$1 305	\$915	\$1 530	\$1 630	\$690	\$1 255	\$1 355
Busan	Korea	\$490	\$805	\$905	\$765	\$1 130	\$1 230	\$540	\$855	\$955
Singapore	Singapore	\$590	\$1 105	\$1 205	\$865	\$1 430	\$1 530	\$640	\$1 155	\$1 255
Nagoya	Japan	\$350	\$625	\$725	\$625	\$950	\$1 050	\$400	\$675	\$775
Osaka		\$350	\$625	\$725	\$625	\$950	\$1 050	\$400	\$675	\$775
YokoHama		\$350	\$625	\$725	\$625	\$950	\$1 050	\$400	\$675	\$775
PORT OF DESTINATION		Kotka			St Petersburg			Riga/Tallinn		
SPECIAL DEMURRAGE FREE TIME TERMS			21 days			21 days			21 days	

Морской транспорт является специфическим международным перевозчиком, в силу этого и процесс установления транспортных тарифов отличается своей спецификой. На морском транспорте тарифы применяются только в линейном судоходстве, ценообразование услуг по перевозке грузов в трамповом судоходстве осуществляется в виде фрахта и фрахтовых ставок. В формировании тарифов линейного судоходства широко применяется принцип «сколько выдержит грузопоток» (what the traffic can bear). Суть его в том, чтобы, руководствуясь экономическими обоснованиями, опытом проб и ошибок, доводить уровень линейного тарифа по каждому грузу на каждом

направлении до максимального уровня, после которого экспорт товара становится нерентабельным, и вступает в силу закон эластичности спроса. Фрахт выступает как плата за предоставленное на определенное время в аренду судна, либо в арендное пользование на установленное в договоре количество рейсов.

Фрахт, в отличие от транспортного тарифа, формируется на мировых рынках транспортных услуг под воздействием свободной конкуренции и его величина не является жестко фиксированной, а колеблется под влиянием спроса и предложения на услуги морских транспортных перевозчиков. Транспортный линейный тариф устанавливаются, как правило, самостоятельно морским транспортным перевозчиком и является более монополизированным показателем, в отличие от фрахта. [3]

Однако следует отметить, что в условиях усиления конкурентной борьбы на рынках транспортных услуг наблюдается тенденция к сокращению величины морского транспортного тарифа в борьбе за потребителя и эта тенденция прослеживается особенно четко в последние годы.

Формирование цен на перевозку грузов морем по линейному тарифу различается в зависимости от направления перевозки, вида груза, спроса на этот товар, объема партии и т.п. К примеру, цена за перевозку контейнеров из России в порты юго-восточной Азии варьируется от \$350 до \$1 530.

Причем эта цена, только у одной транспортной компании, которая зависит от пункта назначения и типа контейнера. Кроме этого необходимо оплатить портовые сборы (Котка/Рига - 350 USD, Санкт-Петербург – 400 USD) сбор за проход по Суэцкому каналу (USD 20/TEU), сбор за пиратский риск (USD 20/TEU), топливную надбавку (BAF USD 445/TEU), сбор за перевес (20 фут контейнеров свыше 18 тонн - USD 150), сбор за пик сезона (USD 200 per TEU).

В коммерческой практике приняты следующие основные сокращения для линейных транспортировок между различными портами:

FIOS — Free in/out (погрузка и выгрузка за счет отправителя);

FIFO — Free in/Free out (см. FIOS);

FILLO — Free in/Liner out (погрузка за счет отправителя, выгрузка за счет линии);

LIFO — Liner in/Free out (погрузка за счет линии, выгрузка за счет отправителя);

LILO — Liner in/out (погрузка и выгрузка за счет линии — полные линейные условия).

В зависимости от практики линии или конкретного порта к ставке могут добавляться различные надбавки:

CAF (Currency Adjustment Factor) — индексация курсовой разницы валют;

BAF (Bunker Adjustment Factor) — индексация изменения цен на топливо;

Wharfage — портовая пошлина;

CUC (Chassis Using Charge) — сбор за пользование шасси;

Documentation Fee — сбор за оформление документов и ряд других.

Кроме порта контейнер может быть доставлен до контейнерного терминала (container yard) вблизи порта или в глубине страны в зависимости от активности линии на данной территории. И, конечно же, он может быть доставлен непосредственно до "двери" клиента. С учетом этого к основным линейным условиям могут добавляться следующие:

FICY — Free in/Container yard (без погрузки в порту — до контейнерного терминала);

LI-Door — Liner in / Door (погрузка в порту за счет линии — "дверь" клиента). [2]

При этом следует учитывать, что даже при перевозке "от двери-до двери" линия только подает контейнер по указанному адресу, но практически никогда не осуществляет затаривание/растаривание контейнера. Этот вопрос грузоотправитель решает своими силами либо с помощью экспедитора.

Основными крупными магистральными узлами при морской перевозке в Европу и европейскую часть России являются Гамбург и Роттердам. В указанных портах консолидируется подавляющее большинство грузов, следующих морем из стран Северной и Южной Америки, а также из Юго-Восточной Азии. Для транзитного контейнера необходимо сделать перевалку с океанского контейнеровоза на фидерное судно. Фидерные же суда с грузом для получателей в России в свою очередь направляются либо в порт Санкт-Петербурга, либо в порты соседних балтийских государств или Финляндии. Это порты Латвии (Рига), Эстонии (Таллинн), Литвы (Клайпеда) и Финляндии (Котка, Хамина). В среднем время обработки и перевалки контейнера в Гамбурге или Роттердаме составляет 7 дней, если не принимать в расчет сезонные колебания. Дальнейшая доставка до портов осуществляется силами фидерных операторов, работающих в регионе. Основные игроки Балтийского рынка – это Unifeeder, Swan Container Lines, Team Lines, а также ряд компаний, обладающих менее крупным флотом судов.

Что касается процедуры ценообразования фидерной фрахтовой компоненты, то весь фрахт, как правило, покупается у океанской линии, которая выпускает линейный коносамент, предполагающий доставку от порта отгрузки до конечного порта назначения. Но по факту фидерная линия также открывает свой коносамент на участке «Европейский транзитный порт» – «Балтийский конечный порт». У всех океанских линий подписаны и постоянно действуют договоры с фидерными линиями, оперирующими в регионе, хотя иногда бывают и исключения, когда есть собственные фидерные суда в составе флота линии (например, MAERSK – фактически линия-монополист).

Сезонное колебание тарифов на перевозку - ежегодное повышения цен перед наступлением Нового года, когда все покупатели стремятся вывезти товар из портов, потому что к концу года нередко заканчиваются сроки действия разрешений.

Использование регулярных контейнерных маршрутов можно ориентировать только на наличие постоянного стабильного потока, чтобы были созданы благоприятные условия для подписания контракта с оператором соответствующей железной дороги. Также надо быть готовым к тому, что потребуются дополнительные расходы на перегрузку товара на пути следования от транзитного порта до конечного пункта

Очевидным является факт, подтверждающий тезис о том, что функционирование рынка транспортных услуг в оптимальном режиме возможно только при рациональном сочетании межгосударственного регулирования условий предоставления услуг транспорта на рынке и широким использованием рыночных отношений при осуществлении и оценке объемов выполненных транспортных операций.

Вывод. Товарные рынки большинства стран мирового сообщества имеют высокую степень интеграции, выражающуюся в единых условиях поставки товаров и принципах ценообразования на поставляемую продукцию, согласованном подходе к распределению экономического эффекта, полученного при осуществлении международных торговых операций и единства позиций в вопросах валютного и кредитно-финансового регулирования международной торговли. Вместе с тем, остается еще много проблем, связанных с деятельностью международных транспортных структур, обеспечивающих процесс непрерывности общественного производства.

К числу таких проблем следует отнести, прежде всего, несовершенство системы ценообразования транспортных услуг, предоставляемых транспортными предприятиями на мировых товарных рынках. Транспортные тарифы как экономические инструменты осуществления транспортных услуг, остаются пока далеко несовершенными и требуют дальнейшего урегулирования в вопросах их экономической обоснованности и целесообразности. Следует, прежде всего, отметить определенное несоответствие между постоянно прогрессирующими формами сотрудничества в сфере транспортной деятельности и во многом устаревшими, сложившимися много лет назад системами регулирования этих экономических процессов.

Литература

1. Есипов В.Е. Цены и ценообразование/ Виктор Ефимович Есипов – Петербург: Питер, 2007. – 560с.
2. Тарифы и ценообразование в транспортной логистике [Электронный ресурс] –<http://logistictrans.ru/t4.html>
3. SeaRates[Электронныйресурс]–<http://www.searates.com/ru/shipload/shipping>

Abstracts

I. Poznanskaya

Modern trends tariff policy in maritime transport enterprises.

The problem Ukraine transit potential is an integral part of the effective potential state maritime transport. Transport rates as economic instruments of transportation services remain far from perfect and require further settlement in the issues of economic feasibility and appropriateness.