

**ВІЛЬНІ ТАРИФИ, ЯК ГОЛОВНИЙ ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПОРТІВ УКРАЇНИ**

**FREE TARIFFS AS THE MAIN FACTOR OF UKRAINIAN PORTS'
COMPETITIVENESS**

Котлубай В.О.

Vyachslav Kotlubay

В статье рассматривается проблема необходимости перехода от государственного установления тарифов на перевалку грузов в морских портах на свободные тарифы. На сегодняшний день, развитие в стране рыночных отношений требует пересмотра принципов формирования портовых тарифов, поскольку в основу построения тарифов действующего Сборника были положены методологические принципы ценообразования, принятые в бывшем СССР. Порты должны получить право самостоятельно, на договорной основе с клиентурой определять и устанавливать экономически обоснованный в рыночных условиях уровень портовых тарифов. Государство должно оставить за собой регуляторные функции общегосударственной ценовой политики, а также возможность влиять с помощью этих функций на мотивацию действий природных национальных монополий.

Введення. Морські порти України є найважливішою складовою частиною не тільки транспортної, але і виробничої інфраструктури країни. Особлива роль портів в економіці країни визначається тим, що вони розташовані на напрямках міжнародних транспортних коридорів, а також тим, що через них проходить адміністративна та економічний кордон України.

Порти виконують роль пунктів стиковки (перехідних мостів) між транспортною системою, а відповідно і економікою України з світовою транспортною системою та економіками іноземних держав.

Тому ефективній роботі морських торговельних портів надається багато уваги. За останній період розроблено галузеві цільові програми розвитку, які передбачають розвиток морських портів відповідно до потреб економіки України на середньостроковий період. Ці програми передбачали їх реалізацію сумісними зусиллями транспортної галузі та портів при законодавчо-правовій та фінансовій підтримці держави. Реально ці програми розроблялись та виконуються портами самотужки в межах їхньої компетенції та фінансового становища з залученням кредитів і коштів інвесторів.

На даний час однією з основних проблем, що стоїть перед вітчизняними морськими торговельними портами є втрата вантажопотоків внаслідок необґрунтовано завищених тарифів на перевалку вантажів та відсутність гнучкості та оперативності під час погодження та надання знижок.

Постановка завдання. Тарифна політика в портовому ціноутворенні повинна розглядатися як головний фактор забезпечення конкурентоспроможності портів

України в умовах ринку портових послуг і відповідно залучення додаткових обсягів вантажопотоків.

Формування завдання дослідження. За час існування чинного Збірника тарифів, введеного в морських портах з 6 січня 1996 наказом Міністерства транспорту від 31 жовтня 1995 р. № 392, відбулися значні зміни в умовах роботи портів на ринках транспортних послуг, що потребує внесення до нього істотних змін.

Матеріали дослідження та наукові результати. Головним інтегральним показником роботи морських торговельних портів (МТП) є вантажообіг, що включає перевантаження національних зовнішньоторговельних і каботажних вантажів, а також транзитних вантажів.

Період 2000-2008 рр. відмічений істотним зростанням вантажообігу, що відбивалося в постійності темпів приросту і в збільшенні обсягів переробки вантажів більш ніж в 1,5 рази – з 84,1 млн. т в 2000 р. до 132,1 млн. т у 2008 р. Це означає, що в процесі економічних перетворень були знайдені і застосовані ефективні методи залучення вантажопотоків, відпрацьовані принципи взаємин з клієнтурою, забезпечена стійка тенденція подальшого нарощування обсягів робіт.

У 2009 р. ситуація, яка склалася в Україні у зв'язку зі світовою фінансовою кризою, викликала низку серйозних економічних проблем і негативно відбилася на роботі морських портів. Вантажообіг скоротився на 17% - до 109,7 млн. т, при цьому найбільше постраждав контейнерний вантажопотік – падіння склало 58,8%. У 2010 р. вантажообіг МТП скоротився відносно попереднього року на 1,9% і склав 107,6 млн. т. Цьому факту також сприяло збільшення у 2008 році тарифів на перевалку вантажів у морських портах України.

Вантажообіг портів за укрупненому угрупованню вантажів включає перевалку сухих вантажів, доля яких у 2010 р. склала 80% (86,1 млн. т) і наливних, доля яких відповідно дорівнює 20% (21,5 млн. т). У 2010 р. проти 2009 г вантажообіг наливних вантажів збільшився на 14,9%, а сухих знизився на 5,4%. [3,4]

За період 2000-2010 рр. доходи всіх МТП України збільшились в 3,9 рази, витрати в 3,8 рази, а прибуток в 7,0 разів. Значне зростання фінансових показників пов'язане зі зростанням вантажообігу на 28,0%, тарифною політикою і процесами, які проходять в економіці України в цей період. Значний стрибок прибутку на 217% в 2008 р. проти 2007 р. при зростанні вантажообігу на 6,8% пов'язаний зі зростанням тарифів на навантажувально-розвантажувальні роботи, затверджених Міністерством транспорту і зв'язку України, і зростанням офіційного курсу долара США, здійсненим НБУ.

У 2010 р. доходи морських портів скоротились на 0,6% – до 10,3 млрд. грн., витрати збільшились на 2,5 % – до 8,7 млрд. грн. В результаті чистий прибуток скоротився на 15,3% у порівнянні з 2009 р. – з 1830 млн. грн. до 1553,0 млн. грн., а рентабельність господарської діяльності знизилась з 21,5% до 17,8%. Також скоротились на 14,4% (до 1,4 млрд. грн.) виплати до Держбюджету.

Таким чином однією з основних проблем зменшення вантажообігу в морських торговельних портах України є необґрунтований розмір тарифів на перевалку вантажів.

На сьогоднішній день морські торговельні порти України застосовують норми діючого Збірника тарифів на роботи та послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами України, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 31.10.95 № 392 в редакції Міністерства транспорту України от 12.03.03 № 188 (зі змінами).[1]

У зв'язку з жорсткою конкуренцією з боку іноземних портів, Міністерством транспорту України періодично проводяться коригування чинного Збірника тарифів, однак відсутність системного підходу та належного економічного обґрунтування в питаннях надання права на застосування знижок призводить до диспропорцій у рівнях застосовуваних портами акордних ставок плат при перевалці одних і тих же вантажів, що, в свою чергу, сприяє нераціональному перерозподілу вантажопотоків між портами. У той же час серйозну конкуренцію морським портам також складають (шляхом застосування демпінгових тарифів) не тільки річкові порти, а й численні власники морських і річкових причалів і пристаней з різними формами власності, які перевалюють значні обсяги зовнішньоторговельних вантажів. І це не зважаючи на те, що вони повинні працювати за тарифами діючого Збірника тарифів. Тобто вони в деяких випадках просто ігнорують обов'язковість застосування усіма підприємствами усіх форм власності умов та тарифів Збірника тарифів. [2]

У 2008 році за пропозиціями морських портів відбулося необґрунтоване збільшення Міністерством транспорту та зв'язку України розміру тарифів на навантажувально-розвантажувальні операції в морських торговельних портах на 44%, що привело до тієї ситуації що зараз склалася, а саме поступове втрачання вітчизняними портами вантажопотоків.[4]

На сьогоднішній день, розвиток в країні ринкових відносин потребує перегляду принципів формування портових тарифів, оскільки в основу побудови тарифів діючого Збірника були покладені методологічні принципи ціноутворення, прийняті в колишньому СРСР тобто діюча в Україні система портових тарифів розроблена за умови збереження в Україні монопольного становища державних морський торговельний портів та державного регулювання тарифів на роботи, які пов'язані з перевалкою вантажів у портах, а також судових зборів за послуги, що надаються суднам.

Базові акордні ставки плати за навантажувально-розвантажувальні роботи діючого Збірника тарифів були розроблені для певних груп морських портів, що знаходяться у відносно рівних об'єктивних умовах роботи, на базі середньої собівартості виконання цих робіт у портах з урахуванням прибутку в межах галузевого нормативу рентабельності, що забезпечував кожному порту умови для нормальної господарської діяльності.

Приймалося, що встановлені незмінними протягом певного періоду акордні ставки за НРР та умови їх застосування **будуть привабливими своєю стабільністю для клієнтів, а також** дієвим стимулом для підвищення **продуктивності** праці і якості робіт у морських портах.

Однак, порівняно невеликий досвід роботи вітчизняних морських портів в умовах ринку і багаторічний досвід роботи морських портів західних країн довів, що і державне регулювання портових тарифів не сумісно з ринковими відносинами

портів та їх клієнтів. За двадцятирічний період існування незалежної України тільки деякі морські порти змогли перевершити рівень вантажообігу 1990 року. У той час як у морських портах Прибалтійських країн вантажообіг був збільшений у рази шляхом значного розвитку стивідорних компаній в морських портах і проведенням ефективної тарифної політики.

Проведений порівняльний аналіз рівня суднових портових зборів між Українським портами та портами Російської Федерації показав, що діючий рівень вітчизняних суднових зборів значно перевищує рівень зборів у російських портах: Чорного моря – в 2-2,3 рази, Балтійського – 1,2-1,4 рази.

На жаль різні принципи розрахунку тарифних ставок унеможливають провести порівняльний аналіз вартості перевалки вантажів у вітчизняних та російських портах, за винятком контейнерів, по яким акордні ставки в морських портах України значно перевищують тарифні ставки в російських портах.

Слід зазначити, що потенційні можливості підвищення конкурентоспроможності на ринку портових послуг у портів Російської Федерації, конкуруючих з вітчизняними є значно вищими за рахунок надання портам права на знижки (без необхідності їх узгодження з вищестоящими організаціями) від 30 до 50%.

Тому проблема зберігання існуючої та розширення вантажної бази, що є важливим чинником необхідного розвитку морських портів в Україні може бути вирішена тільки шляхом створення умов для залучення приватних стивідорних компаній для виконання НРР і зберігання вантажів у морських портах з подальшою відміною втручання в ринкові важелі формування портових тарифів і регулювання рівня їх ставок.

Висновки. У наступний період до 2020 року тарифи на послуги, що надаються в портах України, повинні бути поетапно виведені з державного управління і контролю. Порти повинні одержати право самостійно, на договірній основі з клієнтурою визначати і встановлювати економічно обґрунтований у ринкових умовах рівень портових тарифів. Держава повинна залишити за собою регуляторні функції загальнодержавної цінової політики, а також можливість впливати за допомогою цих функцій на мотивацію дій природних національних монополій.

Також доцільно було б (до переходу морських портів на вільні тарифи) передбачити умовами застосування державних портових тарифів надання портам права на самостійне застосування гнучких (у межах встановленого їм фіксованого рівня) знижок до базових ставок, що дозволило б підвищити ефективність роботи портів на ринку портових послуг.

Література

1. Збірник тарифів на роботи та послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами України, затверджений наказом Міністерства транспорту України від 31.10.95 № 392.
2. А.Лесник, В.Попов Новый сборник тарифов. // Порты Украины – Одесса, 2003. - №1. 13-14
3. Контейнерный рынок Черноморья. //Black Sea Lines – Одесса, 2010. - №6. – С.14 – 15.
4. Прогноз розвитку морських торговельних портів України на період до 2020 р. // Звіт ДП «УкрНДІМФ», ДП «ЧорноморНДІпроект», Том 1, Одеса, 2011 - 37с.

Abstracts

The article presents the problem of the transition necessity from tariff setting for cargo handling in seaports to free fares. To date, commercial seaports of Ukraine apply to applicable regulation of Trade Catalogue of work and services rates, which are provided to cargo owner by seaports of Ukraine, approved by the Ministry of Transport of Ukraine from 31.10.95 № 392 as revised by the Ministry of Transport of Ukraine from 12.03.03 № 188 (amended).

Due to severe competition from foreign ports, the Ministry of Transport of Ukraine carry out an adjustment of the current Trade Catalogue on a periodic basis, but no systematic approach and proper economic justification in the matter of the right to use discounts leads to disparities in levels of ports used chord betting boards at handling some and the same cargo, which, in turn, contributes to irrational redistribution of cargo traffic between the ports. At the same time the serious compete to sea ports (by applying dumping tariffs) are not only river ports, but many owners of sea and river berths and piers with different forms of property that transships large amounts of foreign goods. And this occurs despite the fact that they have to work at the rates of applicable. That is, in some cases they simply ignore the mandatory application by all enterprises of all forms of property Trade Catalogue conditions and tariffs.

In 2008, on seaports proposals was made unjustified increase of tariff rates for cargo handling at sea ports to 44% by the Ministry of Transport and Communications of Ukraine, which led to the situation now prevailing, namely the gradual losses cargo traffic by national ports.

To date, development of market relations in the country needs to revise principles of port tariffs formation, as in the basis of tariff generation from applicable Trade Catalogue were imposed methodological principles of pricing adopted in the former Soviet Union, that is the active in Ukraine port tariff system developed upon condition of retaining in Ukraine monopoly position of state sea commercial ports and state regulation of tariffs for works related to cargo handling in ports and ship service fees, rendered to vessels.

Basic blanket rates of payment for handling operations of applicable Trade Catalogue were developed for specific groups of seaports, which are relatively equal in the objective conditions of work, based on the average cost of these works in ports

including profits within the industry standard of profitability, provided that conditions to each port for normal economic activity.

Assumed that fix as unchanged, for the defined period, blanket rates for the handling operations and conditions of use will be attractive for its stability for customers, as well as effective incentives to improve productivity and quality of work in ports.

However, relatively little experience of national seaports in the market conditions and long experience of seaports in Western countries has shown that also the state regulation of port tariffs is not compatible with market relations of ports and their customers. Over the period of twenty years of existence of independent Ukraine only some seaports were able to surpass the level of turnover of 1990. While in the seaports of the Baltic countries turnover was increased at times by significant development of stevedore companies in the seaports and an effective tariff policy.

The comparative analysis of the ship's port fees between Ukrainian ports and ports of the Russian Federation has shown that the current level of national ship fees considerably higher than fees in the Russian ports: the Black Sea - in 2-2,3 times, the Baltic - 1,2-1,4 times.

Unfortunately different principles of tariff rates calculation make it impossible to conduct a comparative analysis of the cost of cargo handling in national and Russian ports, except the containers, where the blanket rates in the seaports of Ukraine is much higher than tariffs in the Russian ports.

It should be noted that the capabilities to increase competitiveness in the market of port services in the ports of the Russian Federation, competing with domestic is much higher for account of granting the right of the discount (without the need for coordination with the overhead organizations) from 30 to 50% to the ports.

Therefore the problem of maintaining and expansion of existing cargo base, which is an important factor in the necessary development of seaports in Ukraine can be solved only by creating conditions for attracting private stevedoring companies for handling operations and storage of goods in sea ports, followed by cancellation of interference in the market leverage formation of port tariffs and the regulation of their rates.

In the next period until 2020 the tariffs for services provided in ports of Ukraine, should be gradually withdrawn from public administration and control. Ports must qualify independently, on a contractual basis with the client base to determine and establish economically justified in market conditions the level of port tariffs. The state must reserve the regulatory functions of national pricing policy and occurrence to influence on the action motivation of natural national monopolies by means of these functions.

Also it would be in order (before transition of sea ports to free rates) to predict, by the conditions of application of state port tariffs, granting the right to the ports to independent apply of flexible (within the limits set them a fixed level) discount to the basic rate, which would increase the port works efficiency at port services market.