

УДК 658.8

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ЛОГІСТИЧНІ ПОСЛУГИ МОРСЬКОГО ПОРТУ

О.А. Липинська, д.е.н., с.н.с.

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, Одеса, Україна

Липинська О.А. Теоретичні основи ціноутворення на логістичні послуги морського порту.

Досліджено підходи до ціноутворення на логістичні послуги морських портів у сучасних умовах швидкого розвитку контейнеризації вантажів. Виявлені тенденції розробки тарифної політики портовими операторами, показано схему встановлення тарифів на обробку контейнерів, а також наведені умови ефективного функціонування контейнерного терміналу та їх вплив на тарифну політику портових операторів. Здійснено аналіз європейського досвіду ефективного ціноутворення, який показав шляхи вдосконалення тарифної політики морських портів.

Ключові слова: морський порт, логістичні послуги, контейнер, ціноутворення, портові тарифи

Липинская А.А. Теоретические основы ценнообразования на логистические услуги морского порта.

Исследованы подходы к ценообразованию на логистические услуги морских портов в современных условиях быстрого развития контейнеризации грузов. Выявлены тенденции разработки тарифной политики портовыми операторами, представлена схема установки тарифов на обработку контейнеров, а также приведены условия эффективного функционирования контейнерного терминала и их влияние на тарифную политику портовых операторов. Осуществлен анализ европейского опыта эффективного ценообразования, который показывает пути совершенствования тарифной политики морских портов.

Ключевые слова: морской порт, логистические услуги, контейнер, ценообразования, портовые тарифы

Lipinskaya A.A. Pricing fundamental theory on logistic services of maritime port.

Approaches to pricing on logistic services of maritime ports in modern conditions of fast development a containerization of freights are probed. Lines of development a tariff policy are revealed by port operators, the installation diagram of fares for handling containers is presented, and also conditions of effective functioning a container terminal and their effect on tariff policy of port operators are fetched. The analysis of the European experience effective pricing which shows ways enhancement of a tariff policy in maritime ports is executed.

Keywords: maritime port, logistic services, the container, pricings, port tariffs

В морських портах більшість тарифів встановлюється виходячи із принципу надання максимальної кількості логістичних послуг, дотримуючись стандартів по забезпеченню схоронності вантажу при його навантаженні, транспортуванні та здійсненні інших операцій. Вони полягають в тому, що оператор портової діяльності не тільки одержує плату за вантажно-розвантажувальні операції, але й приймає на себе, за рахунок отриманого тарифу, оплату операцій по підготовці вантажу до навантаження й морського перевезення в порту відправлення й по підготовці вантажу до наземного перевезення в порту призначення, тобто на базисі «from acceptance to the shipment», без призначення норм навантаження/вивантаження.

Перехід на контейнерні перевезення привів до того, що ця вантажно-розвантажувальна операція стала виділятися як зі звичайного портового так і з лінійного тарифу в спеціальний збір за навантаження/розвантаження контейнера (за 20- і 40-футовий контейнер, з вантажем і без вантажу), з віднесенням на неї покриття всього комплексу операцій з контейнером на терміналі відправлення від перетинання воріт терміналу до розміщення контейнера в контейнеровозі, і у зворотному порядку – у порту призначення. Цей збір, як правило, не диференціюється по видах вантажів [6].

При цьому встановлення ставок за обслуговування конвенціональних вантажів встановлюються в основному за об'єм або вагу вантажів, тобто використовується метод калькуляції «по фрахтових тоннах», який забезпечує операторові можливість тарифікувати послуги по варіанту, що забезпечує більше прибутку.

Таким чином тарифи стягуються за вагу вантажу або його обсяг залежно від того, яка калькуляція дає операторові більшу суму надходжень. З ростом місткості й розмірів суден контейнеровозів, політика ціноутворення для портових контейнерних терміналів стає все більше складною й неоднозначною. Ріст дефвіту флоту обумовлює з однієї сторони економію на масштабі, а з іншого боку – збільшення будівельної вартості вантажних терміналів. Це обумовлює необхідність перегляду та вдосконалення загальноприйнятих способів ціноутво-

рення на логістичні послуги та ведення тарифної політики в морських портах.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Дослідженням сфери ціноутворення в морських портах присвячено багато публікацій наукових дослідників. Загальноприйняті принципи та підходи, що застосовуються до встановлення тарифів у сфері морського транспорту розкриті в роботі [1]. В роботах [2, 3] підкреслено роль та вплив зростаючої конкуренції на формування політики ціноутворення на транспорті. Дослідник [4] зазначає, що застосування контролінгу доходів від перевалці буде сприяти визначенню величини економічно обґрунтованого тарифу. В дослідженні [5] зазначено, необхідність вдосконалення методів ціноутворення на логістичні послуги, що сприятиме розвитку транзитних вантажопотоків через вітчизняні порти. У той же час на сьогоднішній день питання щодо встановлення тарифів на обробку контейнерних вантажів та надання логістичних послуг контейнерними терміналами потребує подальшого дослідження. Крім того, в наукових дослідженнях не достатньо вивчені актуальні питання, щодо необхідності вдосконалення політики ціноутворення по мірі нарощення контейнерних потужностей в морських портах.

Метою статті є дослідження та аналіз теоретичних основ ціноутворення на логістичні послуги морського порту в сучасних умовах підвищення ступеня контейнеризації вантажів.

Виклад основного матеріалу

Оператор-експедитор може здійснювати стафіровку контейнера в порту або, навпаки, його розстафіровку залежно від вимог інтермодального перевезення на морській або сухопутній ділянці. У цьому випадку тариф за такі операції повинен буде покрити зроблені видатки на оренду або доставку контейнера до місця стафіровки, видатки на підготовку вантажів, ряд накладних видатків (наприклад, на сепарацію, укладання вантажу в контейнері й ін.), адміністративні видатки, пов'язані з підтримкою інтермодального сервісу, а також націнку на всі видатки – margin, що забезпечує операторові частку прибутку від виконання відповідної діяльності. На такому принципі, до речі, будувалося ціноутворення по термінальних послугах на спільні з іноземними партнерами лініях у колишньому Радянському Союзі. Часто оператор портової діяльності користується цією простою методологією тільки на стадії першого техніко-економічного обґрунтування організованого ним, процесу обробки вантажів. На наступних етапах проводяться детальні розрахунки собівартості послуг морського порту, з врахуванням прогнозу цілого ряду аспектів, серед яких: тенденції розвитку номенклатури вантажу, характеристики вантажів по розмірам та об'ємах, особливостям упаковки, здатністю до псування, цінам на вантаж, особливості навантаження товарів в трюм та ряд інших. Вони значно впливають на рішення щодо

призначення рівня нагромаджень у тарифній ставці.

Контейнеризація генеральних вантажопотоків призвела до тенденції, коли затрати на перевантажувальні роботи в порту займають меншу питому вагу в загальних видатках вантажовласника, порівняно з фрахтом. В цьому випадку ставки на вантажні роботи не повністю залежать від їх собівартості в порту. Пов'язано це з встановленням термінальних зборів, які утримуються на одному рівні у основних морських портах, що обслуговують вантажопотік, та не залежать від різниці собівартості операцій перевантажування товарів. В подальшому, лінійні перевізники, як правило, компенсують дану різницю порту за свій рахунок. Слід зазначити, що в морських портах завжди існує ряд постійних видатків (вартість ліхерування, портові збори, каналні та буксирні збори тощо), а також факультативні (страхування товарів, додаткові затрати по обслуговуванню спеціальних вантажопотоків тощо) та виникає необхідність враховувати низьку завантаженість потужностей (у разі виникнення таких випадків), компенсувати перевалку пустих контейнерів та ін. Тому портові тарифи не можуть ґрунтуватися лише на собівартості робіт в силу необхідності забезпечення беззбиткової діяльності всіх учасників процесу обслуговування вантажопотоків. На практиці використовується правило установавання ставки портового тарифу таким чином, щоб при її урахуванні в транспортній складовій затрат, вона покривала і собівартість транспортування, і можливість прибуткової реалізації товарів на ринках.

Розповсюдженим є участь операторів портової діяльності, на ряду із судновласниками в перерозподілі у свою користь частини торговельного надприбутку, що одержують експортери й імпортери на місцевому ринку при реалізації завезеного товару. Цей вид ціноутворення ґрунтується на калькуляції розміру тарифної ставки виходячи із платоспроможності товару, тобто цінності переміщення (перевалки та перевезення) для власника вантажу, під якою розуміється сума тих вигід, які одержує власник вантажу від конкретного переміщення, і яка визначає «здатність» товару витримати всі транспортні видатки («what the traffic will bear» – «скільки витримає вантажопотік»). Проте цей принцип не завжди автоматично «працює» на портового оператора й перевізника. Навпаки, розрахунки можуть показати, що малоцінні вантажі, наприклад – сірку, вугілля, цемент, хімікати основної хімії й ряд інших масових вантажів, прийнятно перевантажувати по ставці нижче собівартості, але за рахунок застосування високої ставки, наприклад на фармацевтичні товари, бавовну, інші коштовні тарно-штучні вантажі. Причому така підвищена ставка повинна забезпечувати не тільки високий рівень прибутку портовому операторові, але й покривати збитки

при перевантаженні масових малоцінних вантажів.

Ставки на особливо коштовні генеральні вантажі можуть установлюватися у вигляді певного відсотка, наприклад 0,1-0,5% від їхньої фактурної ціни ФОБ (ставки «advalorem»). При цьому знижена ставка на такий товар, як, наприклад, сода-бікарбонат сама по собі може скласти до 10% ціни ФОБ. У тарифах операторів портової діяльності спостерігаються приклади ставок за перевалку 1 м³ тканин з великої кількості позицій, наприклад на ситець – \$3, а на крепдешин – \$15 [7]. З іншого боку, застосування знижених ставок на малоцінні вантажі дозволяє операторів портової діяльності робити їхній експорт або імпорт економічно обґрунтованими. Це відноситься до вантажів такої товарної номенклатури як чорні й кольорові метали, добрива й хімікати, концентрати руд кольорових металів, насіння, каучук, латекс і ін.

Як правило, у складі великої компанії-оператора портової діяльності створений тарифний відділ, що проводить аналіз, розробку та прогнозування тарифних ставок на високому рівні, використовуючи співробітництво із асоціацією вантажовласників. Виникнення еластичності попиту в сфері портової діяльності стає результатом штучного регулювання попиту через зниження цін або диференціацію підвищення цін.

Звичайно, відносно невисока питома вага портових тарифів у сумарних транспортних витратах вантажовласників обмежує прояв такої еластичності при великій дальності перевезення,

однак грає досить істотну роль у прикордонній морській торгівлі. Саме недооцінка цієї властивості привів до зниження багатьох вигідних генеральних вантажопотоків з портів України в порти країн Балтії, де при рівності фрахтових вантажопотоків, портові тарифи виявилися для вантажовласників більше вигідними.

Впровадження контейнеризації зробило можливим змінити підходи до ціноутворення у транспортній сфері, перетворивши раніше існуючі тарифи на перевезення й вантажно-розвантажувальні роботи в єдині ставки з модуляцією залежно від розміру й стану контейнера (FCL імпорту, перевантаження, транзиту й т.д.). Формування тарифів на перевалку на контейнерному терміналі стало набагато більше прозорим, чим для генеральних вантажів.

Проте, складність побудови ставок контейнерних тарифів почало рости відповідно до постійно зростаючої ролі контейнерних перевезень у світовій торгівлі. Крім того, в останні десятиліття, реструктуризація контейнерних перевезень і їх обробки в портах, привела до ситуації, у якій принципи ціноутворення, що застосовувалися раніше, серйозно оскаржуються. Щоб краще розібратися в тонкощах формування ціни перевалки контейнера на терміналі, необхідно розглянути її масштаби, основні принципи й основні поняття.

Схема, яку показано на рис. 1, охоплює всі сфери перевантажувальної діяльності на терміналі, а також зберігання контейнерів.

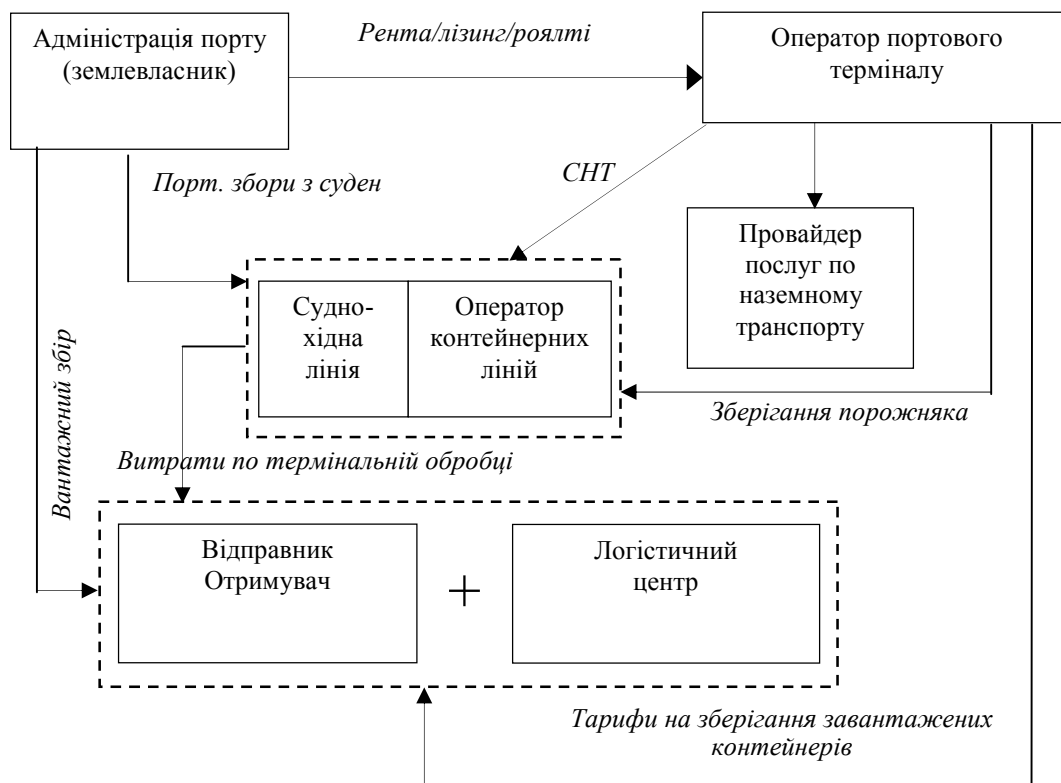


Рис. 1. Портові тарифи для контейнерних суден і на обробку контейнерів

Основними клієнтами контейнерних терміналів сьогодні є судноплавні лінії, але деякі вантажно-транспортні роботи можуть здійснюватися окремо по договорах з автотранспортниками, залізницями, операторами внутрішніх водних контейнерних ліній і навіть вантажовласників. До речі частка останніх, як клієнтів контейнерних терміналів, у світі зовсім невелика.

Існуючі підходи до ціноутворення сьогодні покривають тарифними розрядами, всі операції,

починаючи з одержання вантажу для укладання в контейнер, доставки в порт, навантаження на борт, наступну обробку в портах перевалки й доставку контейнера одержувачеві суміжним видом транспорту.

Щоб стягувати плату за ці етапи, в оператора терміналу є вибір між п'ятьма основними підходами якіпоказані на рис. 2.

Його тарифи в основному базуються на різних комбінаціях з них.

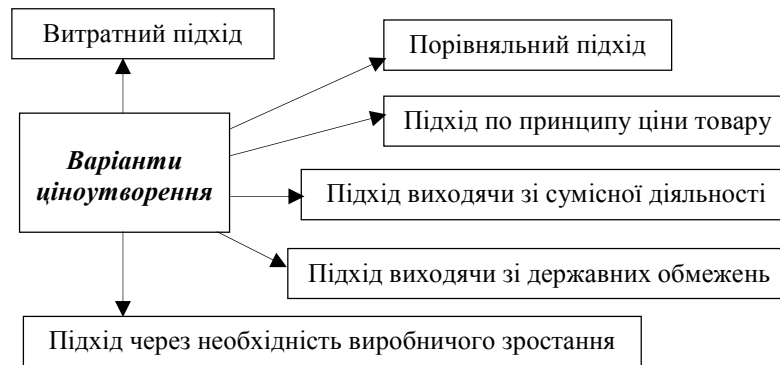


Рис. 2. Можливі підходи до ціноутворення у світовій практиці діяльності портів та логістичних операторів

Для досягнення своїх пріоритетних завдань і, насамперед фінансової життєздатності, оператор терміналу буде приймати той варіант, який на його думку забезпечить стабільність у стратегічній перспективі. У зв'язку зі значною перевагою постійних витрат у термінальних операціях,

вартість вантажно-розвантажувальних робіт у значній мірі є функцією досягнення пропускної здатності, як це показано на рис. 3, де пунктирна лінія Q визначає максимальну пропускну здатність терміналу.

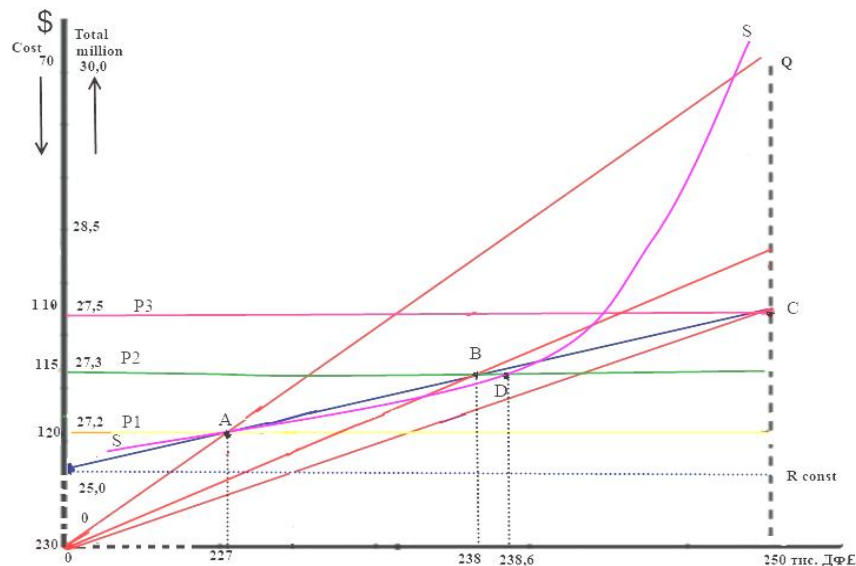


Рис. 3. Приклад умов ефективного функціонування контейнерного терміналу

Виходячи з переваги постійних витрат в структурі термінальних витрат, оператор терміналу готовий запропонувати меншу ціну за більший обсяг вантажопереробки, що є важливою відмінністю ціноутворення у портовій діяльності від класичного підходу до цінової пропозиції. Так, припустимо, що пропускну здатність терміналу

становить 250 тис. одиниць двадцятифутового еквіваленту (ДФЕ) у рік.

Річні постійні витрати становлять 25000 тис. доларів, змінні витрати становлять 10 доларів за ДФЕ, прибуток закладений також у розмірі 10 доларів за ДФЕ. Тоді, при повному завантаженні терміналу й ціні переробки 120 доларів за ДФЕ,

річний прибуток терміналу складе 2500 тис. доларів.

Відповідно крапка беззбитковості (А на рис. 3), коли прибуток покриває дефіцит постійних витрат, буде мати місце при переробці 227 тис ДФЕ на рік. При питомому прибутку в 5 доларів за контейнер, крапка беззбитковості (В на рис. 3) спостерігається вже при переробці 238 тис. ДФЕ в рік, а нульовий прибуток (С на рис. 3) дає можливість без збитку виходити на повне завантаження виробничої потужності терміналу. Для трьох кривих пропозиції (P1, P2, P3 на рис. 3.) та кривій попиту (S-S на рис. 3.) є тільки одна крапка (D на рис. 3.) яка обумовлює отримання прибутку при переробці 238,6 тис. ДФЕ на рік і крапка беззбитковості А, яка показує беззбиткову діяльність. Всі інші варіанти – варіанти отримання збитку. Слід враховувати що зазначений вид крива попиту отримала такий незвичний вигляд завдяки тому, по осі ординат ціна змінюється у зворотному напрямку, про що вказано стрілкою у верхній частині осі ординат.

Що стосується стратегічних цілей, то оператор терміналу може вибрати з декількох варіантів, у тому числі повне відшкодування видатків, мінімальний строк окупності капітальних вкладень, максимізація пропускної здатності, збільшення частки ринку й оптимального використання активів. Всім цим цілям необхідно відповідати, але повинні бути чітко виділені пріоритети і їх вибір багато в чому залежить від відносної рівноваги між оператором і його клієнтами судноплавними лініями.

Узгодження тарифів – стандартна процедура, де оператори терміналів ведуть переговори про рівень тарифів зі своїми клієнтами. Такий підхід дозволяє обом сторонам взяти до уваги найбільш значимі параметри, які визначають потенціал служб якості, продуктивності й обробки, такі, наприклад, як:

- обов'язкове вікно стоянки;
- необхідна кількість причалів для обслуговування магістральних і фідерних суден;
- гарантований мінімум пропускної здатності;
- кількість фронтів, що виділяються (ліній або перевантажувачів), і гарантований мінімум продуктивності кожного при обробці судна.

У багатьох країнах, влада, приймає участь в установленні контейнерних тарифів в силу своїх повноважень або для запобігання монопольного ціноутворення, Це й приводить 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 обумовлено тим, що затрати кінцевого користувача не мають ніякого зв'язку з реальною вартістю обробки вантажів залежно від умов її здійснення. Нарешті, найбільш складною проблемою для уряду продовжує залишатися необхідність створення

компетентного тарифного органа здатного розробляти обґрунтовані тарифні ставки.

Мало того, що такий орган не в змозі звертати увагу на вимоги кожного користувача, або конкретні обставини, що склалися на терміналі, він не в змозі оцінювати перспективи розвитку вантажопереробки і основні фактори, що впливають на неї. Так, наприклад, індійське агентство по тарифах відверто зізнається, що воно не має поняття про те, що стосується прогнозів надходжень від окремих операторів терміналів і стикається з більшими труднощами для оцінки затрат, таких як вартість робочої сили, устаткування, технічне обслуговування й ремонт, а також оцінкою вплив валютних коливань і індексів цін.

Слід зазначити, що з ростом дедвейту флоту ростуть і витрати на його втримання на стоянці. І більше судно, при простої, приносить і більші збитки. Так для судна дедвейтом більше 100 тис т. коефіцієнт використання вантажопідйомності, що забезпечує його ефективну експлуатацію становить не менш 80%. Все це вимагає наявності певних резервів перероблювальної спроможності портових терміналів і, відповідно робить цінову політику ще більш неоднозначною. Одночасно відбуваються й корпоративні зміни в контейнерному секторі, зокрема, придбання, злиття й створення спільних підприємств, що відповідно впливає й на цінову політику. Як правило оператори контейнерних ліній прагнуть одержати все більший вплив в управлінні контейнерними терміналами, що може створити протидію з боку національних урядів ряду країн. Така ситуація мала місце в Євросоюзі (ЄС) буквально напередодні настання фінансової кризи. Справа в тому, що оператори глобальних контейнерних ліній, як правило, не обов'язково мають європейську реєстрацію. Це США, Китай, Ізраїль і ін. країни в які й реєструються лінійні тарифи океанських ліній, що включають термінальну й сухопутну складові. Це дає можливість лінійним операторам істотно впливати не тільки на термінальну, а взагалі на транспортну цінову політику в інших країнах, зокрема, у країнах ЄС у власних інтересах.

В результаті розгляду комісією із транспорту даної ситуації, розроблена постанова про заборону включення в наскрізну ставку термінальної й наземної складової для ЄС, а також подання про необхідність поширення антимонопольного законодавства на роботу океанських ліній. Це відбулося тому, що Єврокомісія стимулювала перемикання вантажних перевезень зі автотранспорту на екологічно чисті види, а цінова політика операторів ліній сприяла максимальному використанню автомобільного транспорту, тому що більш екологічно чистий водний транспорт відбирав в океанських ліній термінальні ресурси на фідерні (каботажні) перевезення. Приблизно теж відноситься і до залізничного транспорту, у зв'язку з необхідністю формування тилових перевантажувальних фронтів.

Крім ризику, що при відсутності відповідної пропускної здатності терміналу, постають вагомі перешкоди на шляху розвитку контейнеризації, оператори океанських ліній бачать розвиток своїх інтересів у розвитку терміналів, як способі участі в спільному бізнесі, що сприймається ними як досить прибутковий. У зв'язку з конфіденційним характером укладених угод за контрактами і повільністю з опублікуванням тарифів, це ускладнило сприйняття ситуації й оцінку реального впливу на термінальне ціноутворення оскільки було не відразу помічене. Крім того, фактичним приводом до проведення зазначених розслідувань у ЄС став саме факт конфіденційного характеру угод між лінійними й термінальними операторами, а також останніх з автоперевізниками. Сам факт конфіденційності є порушенням Конвенції про кодекс поведінки лінійної конференції, що (конвенція) і закріплює юридично виведення лінійного оператора з-під дії антимонопольного законодавства в обмін на прозорість угод. Не всі країни, зокрема США, підписали конвенцію, проте їх внутрішнє законодавство багато в чому виявляється ще жорсткішим в порівнянні з положеннями даної конвенції. Фінансова криза, і викликане їм падіння ринку контейнерних перевезень трохи згладило гостроту питання, однак, з їх зростанням, що спостерігається з 2011 році, до обсягів, перевищуючих докризовий рівень, знову зробили проблему актуальною. Однак, у ній сьогодні з'явився новий фактор – ріст контейнерних перевезень викликаний не ростом світової економіки, а навпаки, зниженням

купівельної спроможності населення й переорієнтація в цьому зв'язку на більше дешеві, у першу чергу китайські товари. Ретельний аналіз європейських документів по ефективному ціноутворенню в портовій діяльності, особливо Зеленої книги про порти й морську інфраструктуру, у значній мірі припускає прийняття в перспективі підходу, пов'язаного з реалізацією граничних витрат, як основної вимоги для досягнення ефективного ціноутворення в портах, хоча це й залежить від цілого ряду екзогенних політичних міркувань, які носять в основному розподільний характер. Набагато менше уваги приділяється адміністративній проблемі збору, обробки й експлуатації інформаційних комплексів, високої вартості якості інформації, по причині того, що це розглядається як оперативне питання, а не один з напрямків стратегічної політики. Для оцінки можливості й доцільності централізованого впливу на цінову політику в портовій сфері, у ЄС було проведено всеосяжне дослідження, результати якого за матеріалами, представленими у документах комісії із транспорту розглядаються нижче.

Табл. 1 ілюструє розходження в еластичності цін переробки контейнерів основних портів Континентальної Європи, у якій представлені результати моделювання зниження завантаження при десятивідсотковому росту цін на термінальну переробку, отримані на основі відповідей клієнтури на питання про їх передбачувану реакцію у випадку настання відповідного росту цін.

Таблиця 1. Еластичності цін для обраного діапазону Північних контейнерних портів

Порт	Еластичність, %
Гамбург	3,1
Бремен	4,4
Роттердам	1,5
Антверпен	4,1
Гавр	1,1

По-перше, цінова еластичність попиту на контейнерні перевезення істотно розходяться між Європейськими портами, як це показано в таблиці. Таким чином, зміна цін, у результаті прийняття альтернативної системи ціноутворення, буде, у випадку контейнерних вантажів, приводити до принципово різного впливу на вантажопереробку в окремих портах, навіть за умови аналогічного росту цін.

По-друге, цінова еластичність проявляється неоднаково при рості й зниженні цін по окремих найменуваннях вантажів. Зокрема, цінова еластичність набагато нижча для рідких і сухих вантажів, чим для контейнерів, генеральних вантажів і вантажів ро-ро. З огляду на те, що державна підтримка схем протидії конкуренції сприймається як відносно незначний крок щодо видів вантажів з низькою ціновою еластичністю, при цьому виявляється досить істотною для вантажів,

у яких ця еластичність висока й може істотно вплинути на їх перерозподіл по портах перевалки. Класичним прикладом цього є перерозподіл контейнерних вантажів з українських потів на порти суміжних держав, у тому числі й країн Балтії, через необґрунтовано високі митні вимоги й виникаючої на їх основі корупції й хабарництва. Альтернативний маршрут є можливим тому, що на митному автомобільному терміналі й прикордонній станції не можна проводити тривалих і необґрунтованих митних дій через погрозу повного блокування руху, а в порту ці дії принципово можливі.

По-третє, якщо введення нових принципів ціноутворення буде припускати загальне й повне відшкодування всіх видатків на рівні окремих портів, то портам з істотною часткою навалочних вантажів і значних платежів за оренду землі можна було б у значній мірі компенсувати витрати

за рахунок перехресного субсидування у результаті росту цін на контейнерних, генеральних і ро-ро вантажах.

З вищенаведеного аналізу зрозуміло, що в усіх напрямках прихильність до певного рівня цінової дисципліни може, як очікується, привести до цінової рівності в європейському портовому секторі довгострокової перспективі. На практиці, однак, короткострокові наслідки для ринку цінних паперів і доходів окремих портів будуть істотно мінятися, залежно від факторів, не тільки пов'язаних з нинішнім рівнем державної підтримки й обмеження конкуренції, але й реакції операторів ліній на її проведення.

Емпіричні дослідження провели також із двома групами портів, що розрізняються по ступеню відшкодування витрат у порту й фінансування розвитку. Перша група включала, порти, де принципи повного відшкодування витрат у системі в значній мірі вже реалізовані (два порти у Великобританії й один в Ірландії – Фелікстоу, Дувр і Дублін). У другій групі були представлені порти, де реалізація принципів повного відшкодування всіх витрат не розглядається як вирішальна [8].

Аналіз результатів цих досліджень дозволив сформулювати наступні п'ять висновків:

1) Хоча, у принципі, кожний порт шукає повного відшкодування витрат як на рівні загальні фінансових показників так і по окремих найменуваннях вантажів і видам діяльності, трохи інші принципи ціноутворення застосовуються на практиці, у тому числі, ціноутворення засноване на залученні вантажопотоків, коли трафік може впливати на рівень ціни, через функцію завантаження виробничих потужностей, і т.д.;

2) Основні розходження в ціновій стратегії існували між трьома портами першої групи, у результаті їх інституціональної спадщини й стратегічних цілей управління. Це говорить про те, що навіть при наявності різних принципів ціноутворення, фактичне їх сполучення, прийняте з метою реалізації використовуваної стратегії може значно відрізнятись від найбільш імовірного, навіть тоді, коли принцип повного відшкодування витрат реалізований наявністю відповідних управлінських повноважень;

3) На відміну від широко розповсюдженого переконання, що в портах Великобританії й Ірландії реалізується звичайно повне відшкодування витрат на вантажопереробку, дослідження показало, що користувачі насправді не платять за минулі капітальні вкладення із погляду їх оновленої вартості;

4) Обґрунтованість включення «зовнішніх витрат» у ціни, є, дуже складним питанням. Всі три портові влади поділяють думку, що витатки, які вони несуть у результаті свого перебування в ЄС; виходячи з національного й міжнародного законодавства в області безпеки, охорони здоров'я й екологічних стандартів, а також своїх добровільно взятих зобов'язань по різних видах сертифікації, привели до інтернаціоналізації

зовнішніх витратків, тобто до їхнього суспільного схвалення – визнанню суспільної корисності, яке й обумовлює обґрунтованість їхнього включення в ціну вантажопереробки. Існує, однак, велика розбіжність у думках по цьому питанню. Зокрема порти з вагомою часткою державної або муніципальної власності, де принцип повного відшкодування всіх витрат не є переважаючим у портовому ціноутворенні, дотримуються протилежної думки. В них відповідні зовнішні витрати або їх частина субсидіюються громадськістю, що бере участь в управлінні, як елементи відповідних бюджетних витрат цих адміністративних утворень. Окремі приватні порти порушують питання про включення в зовнішні витрати, тобто в ціну перевантажувальних робіт, таких витрат як: витатки, пов'язані із заторами на дорогах; платежі за забруднення зовнішнього середовища; штрафи, що накладаються за недотримання діючих стандартів і т.д., оскільки вони обумовлені створенням сприятливих умов для обслуговування портової клієнтури і їхнім ініціатором є клієнт;

5) Гіпотетичне введення урядом для британських і ірландських портів прямої фінансової підтримки, як і реалізація підтримуючих фінансово-економічних механізмів, які реалізуються для континентальних портів, приведе до дуже різного впливу на окремі порти, що обумовлено різним видом портових операцій, у залежності від їх структури й обсягів вантажопереробки, частки постійної складової устивідорних витатках і різних операторах морського перевезення, розмірами і типами суден, питомою вагою транзитних вантажів. У цілому ж, у будь-якому варіанті гіпотетичного введення державної підтримки, вона навряд чи зможе значно поліпшити конкурентні позиції різних портів і, швидше за все, вони не змінять свою маркетингову стратегію.

З метою визначення перспектив функціонування й розвитку портів Європейською комісією було розроблено анкетування, спрямоване на збір інформації про те, наскільки ефективні реальні принципи ціноутворення й стратегії розвитку, а також яка оцінка можливих наслідків введення нової єдиної системи ціноутворення. Фактично було розроблено два типи анкет. Одна, звернена до портової влади й друга – до портової клієнтури. Основні результати обстеження полягають у наступному. Портові влади й портова клієнтура з 13 європейських портів були опитані про їх цінову політику і її вплив на економічні показники. Серед портів, включених у дослідження були: Орхус, Антверпен, Барселона, Дувр, Дублін, Фелікстоу, Генуя, Гетеборг, Гамбург, Лісабон, Пирей, Роттердама Венеція. Їх погляди в цілому свідчили про прихильність до конкуренції й загального підходу: «користувач платить за використання» звідки впливали основні принципи фінансування портової інфраструктури. Ці порти являють собою ключовий приклад найбільших портів у європейських країнах. Однак не всі

порти могли відповісти на всі питання через відсутність відповідних знань або інформації в порту.

У результаті проведеного опитування минулого отримані наступні чотири основних висновки:

1) Всі портові влади підтримали прийняття загального повного відшкодування витрат у портовому секторі й вважають, що це має, принаймні, деяке значення для забезпечення стратегії розвитку. П'ять портів зауважили, що повне відшкодування витрат має найважливіше значення для розвитку окремих видів діяльності. Більшість портів підтримало прийняття принципу «Користувач платить» при ціноутворенні в портах. Проте більшість портових влад очікує, що реалізація повного відшкодування витрат у ціноутворенні впливатиме на рівень цін мінімально. У той же час, є всі підстави вважати, що в повністю приватних портах, таких як порти Великої Британії це очікувана і реальна ситуація, тоді як у всіх інших портах ЄС такі очікування безпідставні, в чому й переконані керівники портів. Вони вважають, що така ситуація може бути пояснена тільки нездатністю усвідомити значення граничних витрат у довгостроковій перспективі.

2) Портові влади вважають, що ринки для рідких і сипучих вантажів в недостатній мірі перебувають під впливом державних програм підтримки. На ринки генеральних вантажів, на думку деяких портів, впливають такі програми. У той час більшість портів погодились з тим, що ринки для контейнерних і ро-ро вантажів повністю попадають під вплив таких програм. Більшість портів вважає, що строго регламентоване відношення до відшкодування всіх видатків піде на користь портової галузі. Сім з них висловилися навіть на користь прийняття загальних єдиних принципів ціноутворення за умови, що дотримання цих принципів буде як і раніше дозволяти здійснювати гнучку цінову політику, а також ціни на перевезення наземним транспортом повинні бути також предметом аналогічного регулювання.

3) Представникам портової клієнтури, як правило, відомо про деякий вплив, викликаний програмами державної підтримки в європейських портах. Користувачі вважають, що вплив має обмежене значення на ціни, і певне значення у відношенні до загальної вартості користування портом. Опитані представники клієнтури заявили, що ринок рідких вантажів є абсолютно нееластичним до зміни цін у системі порт-клієнт навіть для більших змін у ціні (до 50%). Ринки сухих і навалочних вантажів були оцінені як нееластичні для незначних змін й еластичні для більших змін (від 15 до 50%). Ринки генеральних вантажів були оцінені як еластичні навіть при відносно невеликих змінах у видатках портової клієнтури. Контейнерний ринок вважається нееластичним для невеликих і еластичним для більших змін. Нарешті, ринок ро-ро вважається

більше нееластичним по відношенню до невеликих змін у порівнянні з контейнерним ринком, і більше еластичним до більших змін (від 15 до 50%)

4) Клієнти морських портів в основному погодились із тим, що держава впливає через впровадження програм підтримки, в незначній мірі, на ринки сипучих і рідких вантажів. Проте щодо контейнерних товарів, генеральних вантажопотоків та ро-ро вантажів, клієнти висловили думку, що дані ринки підпали під вплив програм підтримки. Користувачі були не задоволені існуючою в портах ціною політикою, і вважають, що більше строге дотримання принципів відшкодування, швидше за все, повинне бути корисним для європейських портів. Прийняття спеціальних правил відшкодування витрат які обмежать перелік витрат, що включаються в собівартість, розглядалися як сприяючі справедливому розподілу інтересів між портами і їх клієнтами. Майже всі портові клієнти, однак, проти уніфікації цін, якщо це коли-або буде уведено урядами.

Наведені вище дослідження дозволяють зробити висновок про те, що прийняття принципу повного відшкодування витрат на відшкодування на рівні всього узагальненого комплексу портової діяльності, під зовнішнім контролем з відповідною ціною політикою, розглядається як бажаний акт всіма опитаними портами, і, тому, може бути використаний, у принципі, як відправна точка в дискусіях між Європейською Комісією й національними установами, відповідальними за портову політику. Крім того, всією портовою владою й портовою клієнтурою встановлення чіткого й прозорого зв'язку між витратами й ціноутворення сприймається в якості найважливішого й навіть необхідного принципу цінової політики в портовій сфері з єдиним розходженням відносно переліку витрат, що відшкодовуються, у собівартості портових послуг.

Висновки

Таким чином, аналіз підходів до ціноутворення на обробку вантажів у світовій практиці діяльності портів та логістичних операторів дозволив виявити ключові особливості встановлення тарифів на логістичні послуги, а також на операції по обробці вантажопотоків та інші портові послуги. В результаті аналізу тенденцій ціноутворення в провідних європейських портах виявлено, що проводиться практика відшкодування витрат. Питання структури витрат, що відшкодовуються, у собівартості портових послуг у політику європейського ціноутворення багато в чому повинні залежати від стану портового сектора фондового ринку, а конкретно – котирувань цінних паперів портових підприємств. Багато в чому це пов'язане із загальним станом світової економіки, цінами на сировину й енергоресурси. Зрозуміло, що портова клієнтура буде намагатися перекласти відшкодування таких витрат як захист акваторії якірних стоянок і т.п. на

зовнішні інвестиції, а витрати, пов'язаних з екологічною безпекою, життям і здоров'ям людей, соціальним розвитком на державну підтримку, що в цілому є виправданим, однак складно реалізованим особливо в нинішніх економічних умовах. Проте розглянуті дослідження представляються цікавими з погляду формування підходу до лібералізації цінової політики в портовому секторі України й багато в чому

дозволяють сформулювати умови й принципи її ефективного здійснення.

В подальших дослідженнях доцільно дослідити складові затрат, що впливають на формування тарифів на логістичні послуги у вітчизняних морських портах, а також провести адаптацію успішного європейського досвіду встановлення конкурентоздатних тарифів до сучасних умов розвитку портового господарства України.

Список літератури:

1. Кібік О. М. Теорія і методологія ціноутворення в морських торговельних портах : монографія / О. М. Кібік. – Одеса : ОНМУ, 2005. – 282 с.
2. Халиновская Н. А. Совершенствование ценообразования в секторе транспортного рынка с повышенным уровнем конкуренции / Н. А. Халиновская // Сборник научных работ. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2009. – Вып. 36. – С. 224 – 232.
3. Немодрок Н. П. Тарифна політика та конкурентоспроможність морських портів / Н. П. Немодрок // Збірник наукових праць «Вісник соціально-економічних досліджень» — Одеса: ОДЕУ. – 2004. – Випуск 17 – С. 230 – 235.
4. Будник В. А. Контролінг тарифівна перевалку вантажів у морських портах України [Електронний ресурс] / В. А. Будник, Є. Л. Шкурко // Проблеми економіки. – 2014. – №2. – Режим доступу: http://www.problecon.com/pdf/2014/2_0/100_107.pdf.
5. Липинська О. А. Становлення та розвиток транзитного потенціалу України : монографія / О. А. Липинська. – Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. – 396 с.
6. Шкурко Є. Л. Особливості формування тарифів в портовій галузі / Є. Л. Шкурко // Збірник наукових праць Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного «Водний транспорт». – К., 2012. – Вип. 2(17). – С. 50 – 53.
7. Review of Maritime Transport 2012. Special Chapter: Latin America and the Caribbean UNCTAD/RMT/2012 [Electronic source]. – E.12. – II.D. 26, 2012. – Access mood: http://www.unctad.org/en/docs/rmt2012_en.pdf.
8. Review of Maritime Transport 2013. Special Chapter: Latin America and the Caribbean UNCTAD/RMT/2013 [Electronic source]. – E.13. – II.D. 26, 2013. – Access mood: http://www.unctad.org/en/docs/rmt2013_en.pdf.

Надано до редакції 16.12.2014

Липинська Олена Андріївна / Alena A. Lipinskaya
alenalipinskaya@list.ru

Посилання на статтю / Reference a Journal Article:

Технічна політика – основа розвитку потенціалу підприємства [Електронний ресурс] / С.А. Бельтюков, Є.О. Кобальчинська, О.П. Кац // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2014. – № 6 (16). – С. 41-49. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2014/n6.html>