

КОНТРОЛІНГ ТАРИФІВ НА ПЕРЕВАЛКУ ВАНТАЖІВ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

© 2014 БУДНИК В. А., ШКУРКО Є. Л.

УДК 656.61:656.033.9

Будник В. А., Шкурко Є. Л. Контролінг тарифів на перевалку вантажів у морських портах України

Розглянуто процеси ліберизації тарифів на перевалку вантажів у морських портах України шляхом відміни державного регулювання ставок на навантажувально-розвантажувальні роботи. Обґрунтовано доцільність запровадження інструменту контролінгу тарифів на перевалку вантажів у морських портах, що полягає у визначенні обґрунтованого розміру знижки з розміру чинних на даний час тарифів на навантажувально-розвантажувальні послуги портів. Розроблений методичний підхід до контролінгу тарифів на перевалку вантажів у морських портах передбачає розрахунок за кожним вантажопотоком, що обслуговується в порту, розміри економічно обґрунтованого тарифу з урахуванням попиту на послуги порту з переробки вантажів, нормативного регулювання тарифів у морських портах України та досягнення портом максимального прибутку від перевалки вантажів. Можливість застосування запропонованого методичного підходу для оптимізації тарифної політики морських портів України підтверджена на прикладі розрахунку розміру знижок з діючих тарифів на перевалку вантажів за трьома вантажопотоками, що обслуговуються в Ізмаїльському морському порту.

Ключові слова: тарифна політика, тариф, знижка, вантажопотік, контролінг, контролінг тарифів

Рис.: 2. **Табл.:** 1. **Формул.:** 8. **Бібл.:** 13.

Будник Вікторія Анатоліївна – кандидат економічних наук, доцент, доцент, кафедра перевезень і маркетингу, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул. Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)

Email: alexdbuddom@mail.ru

Шкурко Єлизавета Леонідівна – асистент, кафедра обліку і аудиту, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул. Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)

Email: liza_2005@ukr.net

УДК 656.61:656.033.9

**Будник В. А., Шкурко Е. Л. Контролінг тарифів
на перевалку грузів в морських портах України**

Рассмотрены процессы либеризации тарифов на перевалку грузов в морских портах Украины путем отмены государственного регулирования ставок на загрузочно-разгрузочные работы. Обоснована целесообразность внедрения инструменты контроллинга тарифов на перевалку грузов в морских портах, что заключается в определении обоснованного размера скидки из величины действующих в данный момент тарифов на загрузочно-разгрузочные услуги портов. Разработанный методический подход к контроллингу тарифов на перевалку грузов в морских портах предусматривает расчет по каждому грузопотоку, что обслуживается в порту, величины экономически обоснованного тарифа с учетом спроса на услуги порта по переработке грузов, нормативного регулирования тарифов в морских портах Украины и достижения портом максимальной прибыли от перевалки грузов. Возможность использования предложенного методического подхода для оптимизации тарифной политики морских портов Украины подтверждена на примере расчета величины скидок с действующих тарифов на перевалку грузов за тремя грузопотоками, что обслуживаются в Измаильском морском порту.

Ключевые слова: тарифная политика, тарифы, скидка, грузопоток, контроллинг, контроллинг тарифов

Рис.: 2. **Табл.:** 1. **Формул.:** 8. **Библ.:** 13.

Будник Виктория Анатолієвна – кандидат економічних наук, доцент, доцент, кафедра перевезень і маркетингу, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул. Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)

Email: alexdbuddom@mail.ru

Шкурко Єлизавета Леонідівна – асистент, кафедра учета и аудита, Киевская государственная академия водного транспорта им. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (ул. Фрунзе, 9, Киев, 04071, Украина)

Email: liza_2005@ukr.net

UDC 656.61:656.033.9

**Budnik V. A., Shkurko Ye. L. Controlling Tariffs for Cargo Handling
in the Sea Ports of Ukraine**

The processes of the liberalization of tariffs for cargo handling in the sea ports of Ukraine by deregulation of rates for loading and unloading. The expediency of introducing tools of controlling tariffs for cargo handling in the sea ports, that is to determine the reasonable value of the discount rate applicable at the time of tariffs for loading and unloading services ports. A methodical approach was developed to control tariffs transshipment at the sea ports for the calculation of each cargo traffic that is served in a port value economically justified tariff considering the demand for port cargo handling, regulation of tariffs in the sea ports of Ukraine and achieve maximum profit from the port transshipment. Availability of the proposed methodological approach to optimize tariff policy seaports of Ukraine confirmed by the example of calculating the amount of discounts on the existing tariffs transshipment cargo flows for the three that are served in Izmail seaport.

Key words: tariff policy, rates, discount, freight, controlling, controlling payment

Pic.: 2. **Tabl.:** 1. **Formulae:** 8. **Bibl.:** 13.

Budnik Victoriya A. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Associate Professor, Department of Transportation and Marketing, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyy (vul. Frunze, 9, Kyiv, 04071, Ukraine)

Email: alexdbuddom@mail.ru

Shkurko Yelizaveta L. – Assistant, Department of Accounting and Auditing, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyy (vul. Frunze, 9, Kyiv, 04071, Ukraine)

Email: liza_2005@ukr.net

Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. Дослідження основних аспектів контролінгу доходів зумовлено необхідністю удосконалення організації самого процесу на підприємствах водного транспорту. Зміни в портовій діяльності відбулися внаслідок здійснення реформування портової галузі, змін в організації обліку доходів від реалізації продукції, товарів, робіт, послуг відповідно до особливостей провадження господарської діяльності у морських портах.

Законом України «Про морські порти України» визначено, що тарифи на інші послуги, крім спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів, є вільними та визначаються договором між суб'єктом господарювання, який надає відповідні послуги, та їх замовником [2]. Отже, у сфері тарифоутворення морських портів передбачено лібералізацію та відміну державного регулювання ставок на навантажувально-розвантажувальні послуги портів.

Проектом наказу Міністерства інфраструктури України [3] ініціюється визнання такими, що втратили чинність, наказів Мінтрансу України від 31.10.1995 № 392 «Про затвердження Збірника тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах України» та від 27.06.1996 № 214 «Про затвердження Зборів і плат за послуги, що надаються суднам у морських торговельних портах України».

Перехід на застосування гнучкого ціноутворення на навантажувально-розвантажувальні роботи для морських портів та морських терміналів України передбачає розробку підходів до визначення економічно обґрунтованої величини договірних ставок на послуги портів, що обумовлює необхідність контролінгу доходів морських портів України.

Отже, розробка методичного підходу до контролінгу тарифів на перевалку вантажів у морських портах, спрямованого на обґрунтування їх величини в умовах лібералізації тарифоутворення, є актуальним напрямом розвитку економічної науки в галузі водного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій по проблемі. Істотним внеском у становлення і розвиток контролінгу як концепції ефективного управління діяльністю підприємства стали праці зарубіжних та вітчизняних авторів: Е. Майера, Р. Мана, Х. Фольмута, І. Давидовича [5; 10; 12] та ін. Щодо важливих аспектів портової діяльності та особливостей тарифної політики в системі управління підприємством, найбільш глибоко вказані питання висвітлені у фундаментальних роботах таких вчених-економістів, як О. А. Липинська, В. О. Сударев, О. М. Кібік, В. Г. Коба, І. В. Гладка, М. В. Ковбатюк [6; 7; 8; 9; 11] та ін. Однак в цих дослідженнях не висвітлюється значення формування системи контролінгу доходів у морських портах України, що свідчить про актуальність даного дослідження на сучасному етапі розвитку.

Велику увагу в розкритті даної тематики приділено змінам у законодавстві стосовно тарифного регулювання в портах України, які у свою чергу спрямовані на удосконалення портової діяльності загалом.

Водночас в даний час відсутні дослідження, в яких би розглядалися питання обґрунтування величини тарифів на

морську перевалку вантажів на сучасному етапі транзитивного розвитку портової сфери України.

Формулювання цілей дослідження. Метою дослідження є розробка методичного підходу до контролінгу тарифів на перевалку вантажів у морських портах України, що передбачає обґрунтування величини тарифів на перевантажувальні послуги з урахуванням лібералізації регулювання тарифної політики портів.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. Як зазначають науковці Л. Ю. Яцківський та Д. В. Зеркалов [13], «завдяки своєму вигідному географічному розташуванню морські порти української частини Чорного, Азовського морів і р. Дунай історично є морськими воротами, на які зорієнтовано значні вантажопотоки зовнішньоторговельних і транзитних вантажів».

Морські порти – багатофункціональні підприємства. Здійснення вантажно-розвантажувальних робіт і зберігання вантажів на складах, а також послуги, що надаються судновласникам, є основною діяльністю портів».

На даний момент щодо розвитку морських портів України спостерігається тенденція до падіння, зокрема, морські порти і надалі продовжують знижувати обсяги перевалки. Це свідчить про загострену торговельну ситуацію в діяльності портів. Щоб утримати вантажопотоки і залучити нові, морські порти повинні збільшувати свою конкурентоспроможність.

Також негативною тенденцією розвитку портової діяльності в Україні є падіння транзитних перевезень. Але поряд із цим можна виділити значні успіхи у роботі зі стивідорами, які виявили зацікавленість в інвестуванні українських морських портів. Як позитивний момент можна виділити процес реалізації процедур спрощення міжнародної торгівлі і транспорту, а саме впровадження в режим промислової експлуатації Єдиної інформаційної системи співтовариства (ЄІСПС – Одеський морський порт). За допомогою цієї системи значно скорочується час на обробку судна в порту.

Давидович І. Є. [5] визначає, що «для ефективного функціонування підприємства слід виділити систему контролінгу. Контролінг – це система визначення цілей, прогнозування і планування механізмів та інструментів досягнення цих цілей, а також перевірки того, наскільки успішно виконані поставлені цілі, тобто це система спостереження та вивчення економічного механізму конкретного підприємства і розробки шляхів для досягнення мети, яку воно ставить перед собою, система, яка зорієнтована на майбутній розвиток підприємства».

Контролінг як система охоплює два аспекти: стратегічний і оперативний. Стратегічний контролінг спрямований на забезпечення виживання та «відслідковування» руху підприємства до наміченої стратегічної мети розвитку, а оперативний – на створення системи управління досягненням поточних цілей підприємства, а також прийняття своєчасних рішень для оптимізації співвідношення «затрати-витрати».

Також у залежності від досліджуваних операцій контролінг має цілий ряд підсистем:

- фінансовий контролінг;
- контролінг інвестиційних проектів;
- маркетинговий контролінг;

- контролінг витрат;
- контролінг доходів тощо.

Окремою ланкою, що функціонує в загальній системі контролінгу, є контролінг доходів. Отже, контролінг доходів – це один із складників загальної системи контролінгу підприємства, що координує планування, контроль та інформаційне забезпечення процесу формування доходів для досягнення кінцевих цілей підприємства.

В морських портах України контролінг доходів має вигляд фінансової діяльності, що забезпечує оперативне планування та контроль за формуванням доходів на підприємстві.

На формування та ефективність контролінгу доходів у морських портах впливають такі чинники:

1. Політичні (стан політичної ситуації в Україні).
2. Адміністративні (організаційна структура портového комплексу).
3. Економічні (тарифна ставка, обсяг вантажів, вантажообіг, кількість здійснюваних перевезень, організація тарифної політики на підприємстві, відстань перевезення, час перевезень тощо).
4. Соціальні (умови праці працівників).
5. Технічні і оперативні (введення експлуатаційної системи щодо терміналів, технічного обслуговування тощо).

Одним із найголовніших факторів, що впливають на формування та здійснення контролінгу доходів у морських портах України, є тарифна політика. Для її здійснення застосовують політику щодо надання знижок з тарифів.

Ефективна система ціноутворення на послуги в портах відіграє головну роль у процесі покращення стану самих портів загалом та можливості залучення вантажопотоків зокрема.

Формування ціни на морському транспорті складається з вартості перевалки вантажів у морських портах і вартості перевезення вантажів (фрахту). Фрахт містить у собі як витрати судовласника щодо вмісту судна в рейсі, так і витрати на оплату порткових зборів за послуги, що надаються суднам з метою забезпечення безпечного проведення суден у порт і з порту, включаючи стоянку в порту.

Тарифи на перевезення вантажів морським транспортом (фрахтові ставки) державою не регулюються і їх рівень визначається світовими цінами, що склалися на ринку цих послуг.

Тарифи на послуги в морських портах підлягають державному регулюванню і складають систему порткових тарифів, що включає:

1. За розрахунками із судовласниками:
 - Збір і плату за послуги, що надаються суднам у морських торгових портах України, затвержені наказом Міністерства транспорту України від 27.06.96 р. №214, у редакції наказу Мінтрансу України від 15.12.2000 р. № 711.
2. За розрахунками з вантажовласниками:
 - Збірник тарифів на роботи й послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами України, затверджений наказом Міністерства транспорту України від 31 жовтня 1995 р. №392 за узгодженням з Міністерством економіки і Держстандартом, із змінами і доповненнями.

Місцеві тарифи, які затверджує начальник порту, на роботи і послуги, що надаються суднам, вантажовласникам та іншій клієнтурі в морських портах.

Збірник тарифів на роботи й послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами України встановлює тарифи за перевалку вантажів у портах (акордні ставки, виняткові ставки, портівий вантажний збір, плата за зберігання вантажів), а також портівий криголамний збір. Цими ставками оплачується весь набір робіт порту, пов'язаний з перевалкою вантажу через порт. Якщо це експортний генеральний вантаж, що прибуває в порт у залізничних вагонах чи автотранспортом, то порт зобов'язаний вивантажити цей вантаж з вагонів автомашини на склад, потім після певного часу зберігання навантажити його на судно. Укладання генерального вантажу на судні і штивка насипного експортного вантажу на судні також є обов'язком порту і входять в акорд робіт, що оплачуються акордними ставками. Якщо генеральний експортний вантаж прибуває в порт закріпленим на залізничних платформах, то акордна ставка включає витрати порту на його розкріплення, а при навантаженні надалі цього вантажу на судно – витрати на звичайне його кріплення. З імпортих вантажів – операція зворотна.

Цей повний набір робіт оплачується вантажовласниками за акордними ставками 1-ї категорії.

Акордні ставки 2-ї категорії менші акордних ставок 1-ї категорії на величину витрат порту, пов'язаних з вивантаженням вантажу, що прибуває в порт залізницею чи автотранспортом, на склад порту або у зворотному напрямку.

Акордні ставки 3-ї категорії (стивідорна ставка) включають набір операцій, пов'язаних із навантаженням вантажу на судно за умови, що вантаж перебуває на причалі уздовж борта судна в межах вильоту його вантажних засобів (чи назад).

Оскільки акордні ставки 3-ї категорії відповідають набору робіт, що оплачуються стивідорними ставками, стягнутими в іноземних портах, акордні ставки 3-ї категорії іноді називають стивідорними ставками.

Акордні ставки 2-ї категорії складають 75% акордної ставки 1-ї категорії, акордні ставки 3-ї категорії – 60% її величини.

Докладний перелік (набір) робіт, що оплачуються акордними ставками, а також робіт, що ними не оплачуються, щодо експортних, імпортих і каботажних вантажів наведено у згаданому Збірнику тарифів. У цьому полягає особливість чинних тарифів на вантажно-розвантажувальні роботи у вітчизняних морських портах.

Умовами нарахування і стягування тарифів за перевалку вантажів у портах, включаючи плату за зберігання, портам надано право самостійно надавати знижки до 30%, знижки понад 30% до 50% надаються за погодженням з Міністерством інфраструктури України. Крім цього, умовами застосування ставок плат за зберігання вантажів портам надане право за необхідності не застосовувати прогресивні ставки плат за зберігання вантажів. Портам також надано право збільшувати терміни безкоштовного зберігання експортних і транзитних вантажів (за виключенням контейнерів) на відкритих складах до 30 діб, на закритих – до 10 діб.

Як виключення, за умови економічної доцільності, термін безкоштовного зберігання може збільшуватися

до 60 діб на відкритих складах і до 20 діб – на закритих складах.

Чинна гнучка система тарифів, що дає портам право застосовувати широкий діапазон знижок з усіх видів послуг, надає практично необмежені можливості у виборі порту з максимально можливими пільгами [1].

Застосування знижок до вантажних тарифів є одним із дієвих заходів не тільки для залучення нових вантажних потоків, а й збереження існуючих.

Для удосконалення політики надання знижок з тарифів був розроблений методичний підхід до контролінгу тарифів на перевалку вантажів у морських портах України з метою обґрунтування величини знижок.

Для цього скористаємось теорією маркетингового алгоритму розрахунку ціни (в нашому випадку тарифу).

Маркетинговий розрахунок цін (рис. 1) – це логічна послідовність кроків, першим з яких є визначення цілей ціноутворення.

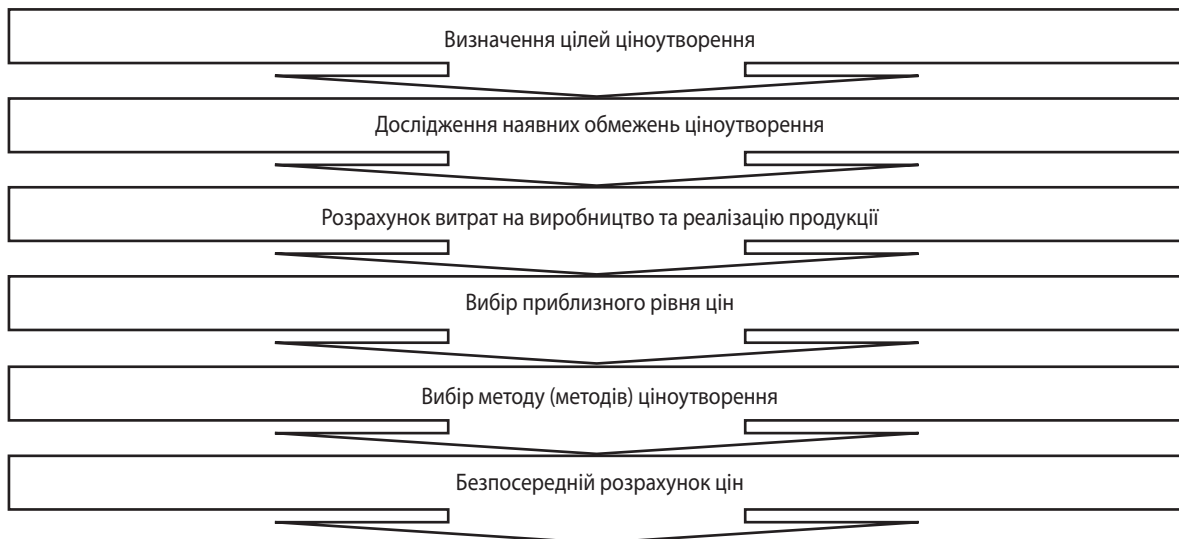


Рис. 1. Маркетинговий алгоритм розрахунку ціни [12]

Виходячи із місії та стратегії підприємства, метою ціноутворення може бути:

- отримання підприємством прибутку (стабільного, такого, що постійно зростає, мінімального, достатнього);
- досягнення, збереження чи збільшення обсягів товарообороту (доходів від продажу, частки ринку, кількості одиниць проданих товарів);
- вихід на нові ринки чи сегменти;
- перемога в конкурентній боротьбі;
- виживання (збереження бодай мінімальних обсягів продажу);
- соціальна відповідність (забезпечення цінової доступності товарів споживачам) [4].

Методичний підхід розроблений, виходячи з принципів і чинного порядку державного регулювання тарифів, вимог ринкової кон'юнктури, внутрішніх факторів підприємства, що визначають тарифоутворення (витрати, норма рентабельності).

Порядок державного регулювання тарифів на перевалку вантажів такий: Міністерством інфраструктури України (центральним органом виконавчої влади) доводяться затверджені тарифи і надається можливість самостійного застосування знижок до 30 % та, за погодженням з Міністерством інфраструктури, – у розмірі від 30 % до 50 %.

Для ефективного управління необхідно постійно проводити довгострокове прогнозування ринку вантажних

потоків, цін на ці вантажі з визначенням основних тенденцій розвитку, а також моніторинг поточного стану ринків з дослідженням кон'юнктурних змін та їх наслідків.

Урахування внутрішніх факторів – розрахунок такої знижки, щоб тариф дозволив залучити максимально можливий обсяг переробки вантажу, і при цьому не було отримано збитків (беззбитковість).

Метою методичного підходу є визначення показника «Економічно обґрунтований тариф на вантажопотік» (далі – ЕОТВП).

Вважаємо, що тариф слід встановлювати таким чином, щоб урахувати зовнішні чинники тарифоутворення, а саме: попит на послуги порту з перевалки вантажів.

Пропонуємо такий алгоритм контролінгу тарифів на перевалку вантажів та обґрунтування величини знижок з тарифів:

1. Визначення діапазону тарифу, що дозволений згідно з чинним законодавством.

$$T_{\text{МІН } d} = T_{\text{МАХ } d} \times \left(1 - \frac{d_{\text{МАХ}}}{100}\right), \quad (1)$$

де $T_{\text{МАХ } d}$ – затверджений тариф Міністерством інфраструктури;

$T_{\text{МІН } d}$ – тариф з урахуванням максимальної знижки $d_{\text{МАХ}}$ (30 % – якщо встановлювати самостійно, 50% – якщо погодити з Міністерством інфраструктури)

2. Розрахунок діапазону тарифу на підставі дослідження та аналізу ринкової кон'юнктури.

$$T_{MAX P} = B_{KP} - B_{PP} - TB_{ИШ}, \quad (2)$$

де $T_{MAX P}$ – максимальний тариф з урахуванням ринкових факторів;

B_{KP} – вартість вантажу у кінцевому пункті вантажопотоку (куди доставляється вантаж);

B_{PP} – вартість вантажу у початковому пункті вантажопотоку (звідки доставляється вантаж);

$TB_{ИШ}$ – транспортні витрати на доставку вантажу з початкового пункту до кінцевого за винятком вартості переробки у порту (витрати на залізничне, річкове, морське транспортування тощо).

3. Побудова статистичних рядів залежності попиту на перевалку вантажу в порту та обсягу прибутку від перевалки вантажу від значення тарифу.

4. Визначення обсягу перевалки вантажів (Q_{OPT}) в межах виробничої потужності порту, який дозволяє отримати максимальну суму прибутку від надання послуг ($P_{P_{MAX}}$), та значення тарифу, якому відповідає максимальний прибуток від перевалки за кожним вантажопотоком ($T_{OPT V}$).

5. Співставляємо $T_{OPT V}$ з $T_{MAX P}$, $T_{MIN D}$, $T_{MAX D}$.

1) Якщо виконується співвідношення:

$$T_{MIN D} \leq T_{OPT V} \leq T_{MAX P}, T_{MAX D} \quad (3)$$

то тарифна ставка приймається, знижка та *ЕОТВП* розраховуються таким чином:

$$d = \left(1 - \frac{T_{OPT V}}{T_{MAX D}} \right) \times 100, \quad (4)$$

$$ЕОТВП = T_{MAX D} \times (1 - d), \quad (5)$$

2) Якщо виконуються співвідношення:

$$T_{OPT V} \leq T_{MIN D}, T_{MAX P}, \quad (6)$$

або

$$T_{MAX D} \leq T_{OPT V}, T_{MAX P}, \quad (7)$$

то значення тарифної ставки відповідає ринковим вимогам, однак суперечить порядку державного регулювання тарифів на перевалку вантажів. В цьому випадку тариф слід вносити пропозицію у Міністерство інфраструктури для надання більшій знижки (формула 4) або затвердження нового тарифу (формула 5).

3) Якщо виконується співвідношення:

$$T_{OPT V} > T_{MAX D}, T_{MAX P}, \quad (8)$$

то тариф не приймається, оскільки його величина не відповідає тарифоутворюючим ринковим чинникам. У такому випадку можливо повернутися до дії, що зазначена у п. 4 методичного підходу, та підібрати менший обсяг перевалки з меншою прибутковістю, який задовольнив би умовам формули (3).

Отже, за допомогою розглянутого методичного підходу можливо обрати знижку до тарифу на переробку вантажів у порту, яка би відповідала вимогам чинного законодавства України, ринковій кон'юнктурі та економіці морського порту на основі досліджень існуючих і потенційних вантажопотоків.

На рис. 2 наведено алгоритм контролінгу тарифів на перевалку вантажів у морських портах України з викорис-

танням розробленого методичного підходу до обґрунтування величини знижок з тарифів.

Отже, пропонуємо враховувати такі види критеріїв визначення доцільної величини знижки з тарифів на перевалку вантажів у морських портах:

1. Відповідність обмеженням з боку державного регулювання тарифів на послуги в морських портах.
2. Відповідність ринковим чинникам з урахуванням вартості перевезень вантажів.
3. Відповідність внутрішнім чинникам доцільності надання знижок (з позицій морського порту тариф повинен забезпечити максимізацію прибутку від надання послуг з перевалки вантажів).

Розроблений методичний підхід було апробовано на прикладі обґрунтування величини знижок з тарифів на перевалку вантажів в Ізмаїльському морському порту.

В даний час в Ізмаїльському морському порту спостерігається падіння вантажопотоків, що обумовлює доцільність заходів щодо збереження існуючих і залучення до порту нових вантажопотоків, перегляду тарифної політики порту, надання знижок за обробку у порту таких високотарифних вантажів як продукція хімічної промисловості, тарно-штучні вантажі в пакетах, чорні метали тощо.

Розрахунки величини знижок з діючих тарифів було здійснено для трьох вантажопотоків, за якими здійснюється перевалка вантажів в Ізмаїльському порту (табл. 1):

- залізна руда – з м. Кривий Ріг («Арселор Мітал») до м. Тульча (Румунія);
- кокс – з м. Єнакієво (Донецька область) до м. Га-лац (Румунія);
- чорний метал – з м. Запоріжжя («Запоріжсталь») до м. Будапешт (Угорщина).

Розрахунки за розробленим алгоритмом показали, що для вантажопотоку №1 тариф на перевалку в розмірі 39 грн / т є економічно обґрунтованим і відповідає всім критеріям оцінки (державним, ринковим, внутрішнім). Доцільна величина знижки за вказаним вантажопотоком становитиме 7%.

Аналогічна ситуація спостерігається і для вантажопотоку №3 – тариф на перевалку чорних металів в розмірі 63 грн / т є економічно обґрунтованим, доцільна величина знижки з існуючого тарифу становитиме 28%.

Для вантажопотоку №2 тариф на перевалку коксу не відповідає ринковим чинникам урахуванням вартості перевезень вказаного виду вантажу, що свідчить про необхідність перегляду обсягу перевалки, суми прибутку від перевалки та величини тарифу за вказаним вантажопотоком.

Отже, апробація розробленого методичного підходу до контролінгу тарифів на перевалку вантажів у морських портах України підтвердила доцільність урахування таких чинників визначення доцільної величини знижки з тарифів: обмеженням з боку державного регулювання тарифів на послуги в морських портах; ринкові чинники з урахуванням вартості перевезень вантажів; досягнення максимальної прибутковості послуг з перевалки вантажів.

Таким чином, розроблений методичний підхід дозволяє контролювати тарифи на перевалку вантажів

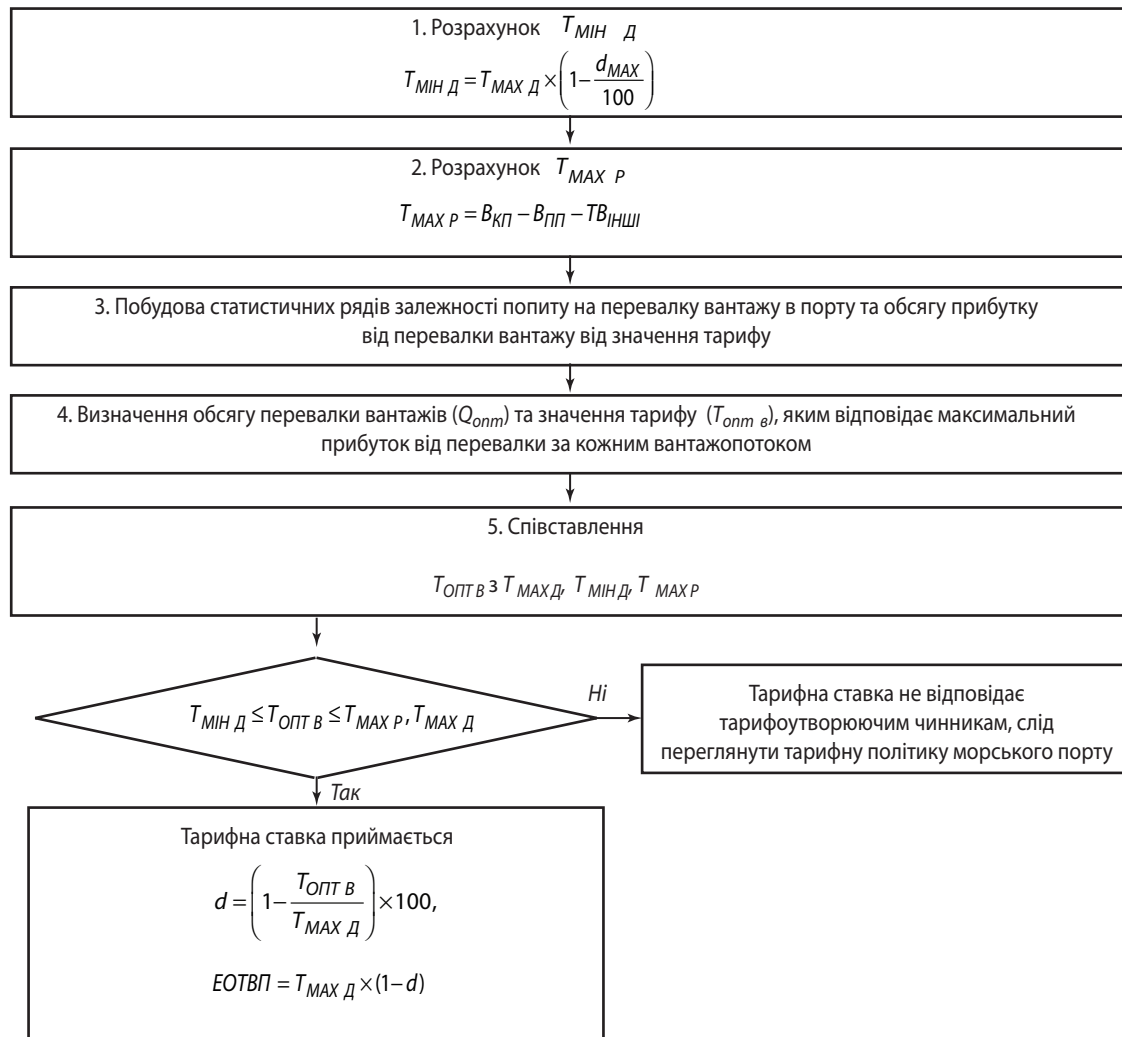


Рис. 2. Алгоритм контролінгу тарифів на перевалку вантажів у морських портах

Таблиця 1

Приклади розрахунку показника «Економічно обґрунтований тариф на вантажопотік» Ізмаїльського морського порту

Показники	Розрахунок №1	Розрахунок №2	Розрахунок №3
1	2	3	4
Вантаж	Залізна руда	Кокс	Чорний метал
Вантажопотік	з м. Кривий Ріг до м. Тульча (Румунія)	з м. Єнакієво до м. Галац (Румунія)	з м. Запоріжжя до м. Будапешт (Угорщина)
Тариф, затверджений Міністерством інфраструктури $T_{\max d}$, грн / т	42	36	88
Максимальна знижка d_{\max} , %	30	30	30
Тариф з урахуванням максимальної знижки $T_{\min d}$, грн / т	29,4	25,2	61,6
Вартість вантажу у початковому пункті вантажопотоку $V_{\text{пп}}$, грн / т	890	1900	5600
Вартість вантажу у кінцевому пункті вантажопотоку $V_{\text{кп}}$, грн / т	1085	2160	6100
Транспортні витрати на доставку вантажу з початкового пункту до кінцевого за винятком вартості переробки у порту $TV_{\text{інші}}$, грн / т	145	235	420

Закінчення табл. 1

1	2	3	4
Максимальний тариф з урахуванням ринкових чинників $T_{max p}$	50	25	80
Обсяг перевалки, якому відповідає максимальна сума прибутку O_{max} , тис. т	180	240	430
Тариф, який має бути застосований для забезпечення максимального прибутку від перевалки $Топт в$, грн / т	39	31	63
Умова $T_{мін δ} ≤ Топт в ≤ T_{max p}$, $T_{max δ}$	Виконується	Не виконується ($Топт в > T_{max p}$)	Виконується
Величина знижки, %	7	не визначена	28
Економічно обґрунтований тариф на вантажопотік ЕОТВП, грн / т	39	не визначений	63

шляхом регулювання розміру знижки з метою отримання морськими портами максимального економічного ефекту.

Висновки та перспективи подальших досліджень.

Лібералізація тарифів у сфері морської перевалки вантажів є елементом структурної реформи портової галузі України, що здійснюється на сучасному етапі транзитивного розвитку економіки держави. Законом України «Про морські порти України» передбачено застосування вільних тарифів на перевалку вантажів, що визначатимуться договором між суб'єктом господарювання, який надає відповідні послуги, та їх замовником.

Впровадження розробленого методичного підходу до контролінгу доходів від перевалки вантажів у морських портах сприятиме використанню обґрунтованого розміру знижки з величини чинних на даний час тарифів та переходу на вільне тарифоутворення з відміною державного регулювання ставок на навантажувально-розвантажувальні послуги в морських портах.

Сутність розробленого методичного підходу до контролінгу доходів від перевалки вантажів полягає в тому, що за кожним вантажопотоком, який обслуговується в порту, запропоновано визначати величину економічно обґрунтованого тарифу на вантажопотік з урахуванням таких чинників: попит на послуги порту з перевалки вантажів, нормативне регулювання тарифів на послуги морських портів України; досягнення портом максимального прибутку від переробки вантажів.

Розрахунки величини знижок з чинних тарифів на послуги портів на прикладі трьох вантажопотоків, що обслуговуються в Ізмаїльському морському порту, підтвердили можливість застосування розробленого методичного підходу для оптимізації тарифної політики морських портів України.

Перспективи подальших досліджень за розглянутою тематикою полягають у дослідженні еластичності попиту на послуги морських портів від значення тарифів на перевалку вантажів з метою розробки тарифної політики портів, що забезпечить максимізацію сум прибутку портів від переробки вантажів.

ЛІТЕРАТУРА

- Збірник тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах України від 26.12.95 №476/1012, затверджений наказом Міністерства транспорту України від 31.10.1995 №392.
- Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 №4709 – VI.
- ІПпроект наказу Міністерства інфраструктури України «Про визнання такими, що втратили чинність, наказів Міністерства транспорту України від 31 жовтня 1995 року № 392 та від 27 червня 1996 року № 214» від 18.02.2014.
- Гречаник Н. Ю. Сутність та особливості маркетингової цінової політики / Н. Ю. Гречаник // Інноваційна економіка. – 2012. – № 32. – С. 205 – 212.
- Давидович І. Є. Контролінг : [навч. посіб.] / І. Є. Давидович. – К. : ЦУЛ, 2008. – 552 с.
- Кібік О. М. Теорія і методологія ціноутворення в морських торговельних портах : [монографія] / О. М. Кібік. – Одеса : ОНМУ, 2005. – 282 с.
- Коба В. Г. Стан ринку перевезень водним транспортом України та шляхи його стабілізації / В. Г. Коба, І. В. Гладка // Водний транспорт. – 2010. – № 11. – С. 57 – 61.
- Ковбатьок М. В. Еволюція сучасних портових комплексів в аспекті розвитку міжнародних інтеграційних процесів // Водний транспорт. – 2012. – № 2 (14). – С. 79 – 83.
- Липинська О. А. Теоретичні аспекти формування тарифів у портової діяльності / О. А. Липинська // Ефективна економіка. – 2012. – № 7 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1260>
- Манн Р. Контролінг для начинающих. Система управління прибутком / Р. Манн, Э. Майер. – М. : Финансы и статистика, 2004. – 301 с.
- Сударев В. А. Оптимизация системы скидок с портовых тарифов / В. А. Сударев // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем : [зб. наук. праць]. – 2005. – Вип. 10. – С. 162 – 170.
- Фольмут Х. Инструменты контроллинга от А до Я / Х. Фольмут. – М. : Финансы и статистика, 2001. – 288 с.
- Яцківський Л. Ю. Загальний курс транспорту : [навч. посіб.] / Л. Ю. Яцківський, Д. В. Зеркалов. – К. : Арістей, 2007. – 458 с.

REFERENCES

- Davydovych, I. IE. Kontrolinh [Controlling]. Kyiv: TsUL, 2008.
- Folmut, Kh. Instrumenty kontrollinga ot A do Ya [Controlling Instruments from A to Z]. Moscow: Finansy i statistika, 2001.
- Hrechanyk, N. Yu. "Sutnist ta osoblyvosti marketynhovoї tsinovoї polityky" [The essence and peculiarities of marketing pricing]. Innovatsiina ekonomika, no. 32 (2012): 205-212.
- Kibik, O. M. Teoriia i metodolohiia tsinoutvorennia v morskyykh torhovelykh portakh [Theory and Methodology of pricing in maritime trade ports]. Odesa: ONMU, 2005.
- Koba, V. H., and Hladka, I. V. "Stan rynku perevezen vodnym transportom Ukrainy ta shliakhy ioho stabilizatsii" [Market conditions waterway transport in Ukraine and ways of its stabilization]. Vodnyi transport, no. 11 (2010): 57-61.
- Kovbatiuk, M. V. "Evolutsiia suchasnykh portovykh kompleksiv v aspekti rozvytku mizhnarodnykh intehratsiinykh protsesiv" [The evolution of modern port facilities in terms of international integration processes]. Vodnyi transport, no. 2 (14) (2012): 79-83.
- [Legal Act of Ukraine] (1995).
- [Legal Act of Ukraine] (2014).
- Lypynska, O. A. "Teoretychni aspekty formuvannia taryfiv u portovoi diialnosti" [Theoretical aspects of tariffs in the port activities]. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1260>
- [Legal Act of Ukraine] (2012).
- Mann, R., and Mayer, E. Kontrolling dlia nachinaiushchikh. Sistema upravleniia prybyliu [Controlling for beginners. Management system profit]. Moscow: Finansy i statistika, 2004.
- Sudarev, V. A. "Optimizatsiia systemy skidok s portovykh tarifov" [Optimization of the system of discounts on port tariff]. Metody ta zasoby upravlinnia rozvytkom transportnykh system, no. 10 (2005): 162-170.
- Yatskivskyyi, L. Yu., and Zerkalov, D. V. Zahalnyi kurs transportu [The overall rate of transport]. Kyiv: Aristei, 2007.