

УДК 338.1
JEL R 48
DOI 10.31375/2226-1915-2019-1-147-156

Ю.В. Загородня
канд. екон. наук, доцент
ORCID ID:0000-0003-0320-540X
Азовський морський інститут
Національного університету «Одеська морська академія», Україна
Jul872007@rambler.ru

ТАРИФНА ПОЛІТИКА ПОРТІВ УКРАЇНИ ЯК ЧИННИК ПІДВИЩЕННЯ ЇХ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ

***Анотація.** У статті представлено актуальні проблеми в тарифній політиці морських портів України та знайдено оптимальні шляхи їх вирішення з метою підвищення конкурентоспроможності. Визначено та проаналізовано головні чинники зниження конкурентоспроможності вітчизняних портів в порівнянні із закордонними. Розглянуто можливі умови для створення конкурентного середовища портів України та проведено аналіз можливих видів тарифної політики вітчизняних портів з відокремленням позитивних та негативних сторін кожного виду. Розглянуто проблему розробки стратегії управління транспортним комплексом, яка би була заснована на комплексному підході, всебічно розвивала транспортну систему, інтегруючи її в міжнародний простір. Проаналізовані діючі портові збори в портах України та визначено головні причини їх неконкурентоспроможності в порівнянні із діючими в закордонних портах. Досліджено можливість створення гнучкого тарифного пакету портових зборів для постійних клієнтів, а також для каботажного та лінійного судноплавства, що надаватиме вагому перевагу в конкурентній боротьбі портів та призведе до оперативного реагування на кон'юнктурні зміни конкурентного ринку.*

***Ключові слова:** тарифна політика, конкурентоспроможність, морський порт, портові збори.*

УДК 338.1
JEL R 48
DOI 10.31375/2226-1915-2019-1-147-156

Ю.В. Загородня
канд. екон. наук, доцент
ORCID ID:0000-0003-0320-540X
Азовский морской институт
Национального университета «Одесская морская академия»

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА ПОРТОВ УКРАИНЫ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ИХ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

***Аннотация.** В статье представлены актуальные проблемы в тарифной политике морских портов Украины и найдены оптимальные пути их решения с целью повышения конкурентоспособности. Определены и проанализированы главные факторы снижения конкурентоспособности отечественных портов по сравнению с зарубежными. Рассмотрены возможные условия для создания конкурентной среды портов Украины и проведен анализ возможных видов тарифной политики отечественных портов с определением положительных и отрицательных сторон каждого вида.*

© Загородня Ю.В., 2019

Рассмотрена проблема разработки стратегии управления транспортным комплексом, которая была бы основана на комплексном подходе, всесторонне развивала транспортную систему, интегрируя ее в международное пространство. Проанализированы действующие портовые сборы в портах Украины и определены основные причины их неконкурентоспособности по сравнению с действующими сборами в иностранных портах.

Исследована возможность создания гибкого тарифного пакета портовых сборов для постоянных клиентов, а также для каботажного и линейного судоходства, который будет предоставлять весомое преимущество в конкурентной борьбе портов и приведет к оперативному реагированию на конъюнктурные изменения конкурентного рынка.

Ключевые слова: тарифная политика, конкурентоспособность, морской порт, портовые сборы.

UDC 338.1

JEL R 48

DOI 10.31375/2226-1915-2019-1-147-156

Y. Zahorodnia

PhD (Economics), Associate Professor

ORCID ID:0000-0003-0320-540X

Azov maritime institute National university

«Odessa maritime academy», Ukraine

Jul872007@rambler.ru

UKRAINIAN PORT TARIFF POLICY AS A FACTOR OF INCREASING THEIR COMPETITIVENESS

Abstract. *Introduction. Currently, there is a need to improve the tariff policy of the seaports of Ukraine. This contributes to the integration of Ukraine into the European Union due to the increase in foreign trade operations, which will lead to the growth of the country's economy and help attract foreign investment.*

Purpose. The purpose of the work is to study the actual problem of the effectiveness of the existing tariff policy in the ports of Ukraine; the impact of tariff policy on the competitiveness of domestic ports in international trade; finding the best options for tariff policy in the conditions of the world maritime market.

Methods. The following methods were used to solve the problem: theoretical generalization; method of systematization; graphic method.

Results. Modern current problems in tariff policy of ports of Ukraine are presented and the optimal ways of their solution are found. The main factors of decrease of competitiveness of domestic ports are determined. Conditions for creating a competitive environment of ports of Ukraine are considered and an analysis of possible types of tariff policy of domestic ports with the separation of positive and negative sides of each type is carried out.

Originality. The need to improve the tariff policy of the ports of Ukraine is due to the decline in cargo traffic by sea, and consequently the decline in the competitiveness of domestic ports. It is proposed to create new rational approaches to the development of the tariff system for the ports of Ukraine, taking into account international experience.

Conclusion. The analysis of the efficiency of the existing tariff policy in the ports of Ukraine showed a significant lagging behind the foreign ports. The proposed optimal variants of tariff policy in the conditions of the world maritime market will partially solve the problem of imbalance of port tariffs, in particular port fees, which will positively affect the attractiveness of Ukrainian ports, increase their competitiveness and create additional financial opportunities for improving the quality of service, attracting new customers and preserving the permanent ones. .

Keywords: *tariff policy, competitiveness, sea port, port charges.*

Постановка проблеми. На сьогоднішній день в Україні активно функціонують 13 морських портів Азовського та Чорного моря, які являються підпорядкованими Адміністрації морських портів України. В умовах жорсткої конкуренції на ринку портових послуг однією із актуальних проблем являється дослідження міжнародного досвіду в питаннях формування портової тарифної політики.

Сучасний стан портової інфраструктури багатьох портів України суттєво відстає від зарубіжних портів-конкурентів. Питання технічного вдосконалення елементів портової інфраструктури стає все більш актуальним. При високих тарифах в вітчизняних портах спостерігається технологічне відставання у забезпеченості основних портових операцій. Порти Азовського моря через нестабільну економіко-політичну ситуацію в країні все більше втрачають інвестиційну привабливість, а відсутність коштів в портах для модернізації обладнання негативно впливає на їх конкурентоспроможність. Сучасна фіскальна політика держави вилучає кошти портів до бюджету, але не враховує власні потреби портів, тим самим позбавляє їх можливості знаходити фінансові резерви для модернізації портової інфраструктури та технічного обладнання.

Огляд останніх досліджень та літератури. Питання тарифної політики морських портів України в різні роки проводився вітчизняними авторами та спеціалістами транспортної галузі [2; 3; 5-8], зокрема Власовою В.П. виявлено проблеми підвищення потенціалу морських торгових портів України; Попов В. розробив Положення про портові збори, але, практичний досвід показав, необхідність його доопрацювання.

Задачі дослідження. Метою даної статті є аналіз ефективності існуючої тарифної політики в портах України та визначення її впливу на конкурентоспроможність вітчизняних портів в міжнародній торгівлі, з метою знаходження оптимальних варіантів тарифної політики в умовах світового ринку морських перевезень.

Основний матеріал дослідження. Питання підвищення конкурентоспроможності портів України стає все більш актуальним насамперед через зниження вантажообігу за останні роки в портах Азовського моря. На рівень конкурентоспроможності портів України впливає ряд чинників, таких як:

- тарифна політика;
- система митного контролю;
- використання потужностей портів;

– стан портової інфраструктури;
– інвестиційна привабливість портів.

Тарифна політика являється основою для ефективного функціонування портів України. Вона повинна сприяти створенню конкурентного середовища шляхом мінімізації транспортної складової у вартості товарів, перевезених через кордон України. Грамотна тарифна політика сприятиме збільшенню транзитних вантажопотоків, а також покращенню імпортно-експортних умов для потенційних клієнтів та товаровживачів.

Система митного контролю також потребує вдосконалення. Україна відстає від закордонних конкурентних портів через наступні чинники, а саме:

- неупорядкованість системи прикордонного контролю;

- зловживання службовців;
- високі ставки зборів за проведення митних операцій;
- довготривалість та складність процедури контрольно-перевірочних операцій;
- додаткове оформлення транзитних вантажів;
- слабка технічна оснащеність;
- плата за митне супроводження та охорону вантажів.

Тарифна політика повинна сприяти розвитку економіки країни. Доходи від портових зборів в різних країнах світу свідчать про незбалансовану тарифну політику вітчизняних портів. «Адміністрація морських портів України» отримує близько 70 % доходів від портових зборів, що більш ніж в 2 рази перевищує аналогічні доходи європейських портів (рис. 1).

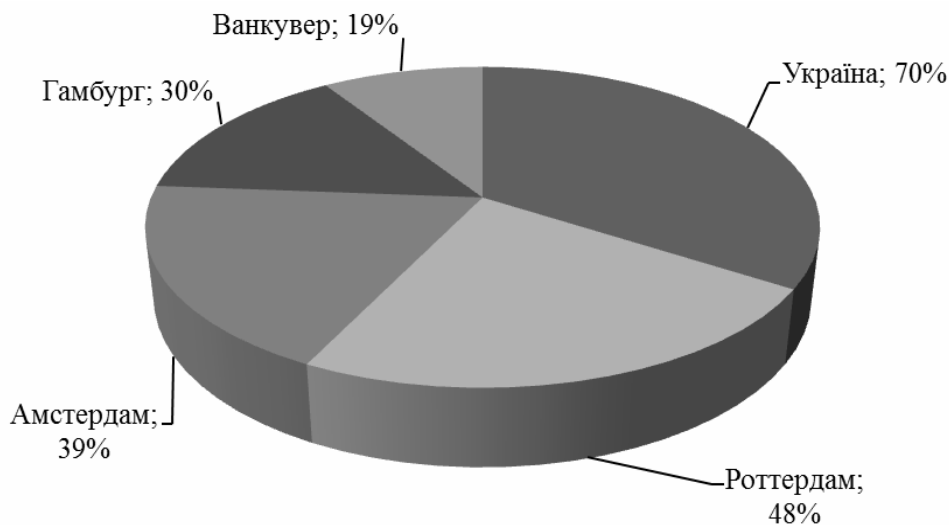


Рис. 1. Дохід від портових зборів європейських країн за 2016 р. [1]

Кількість портових зборів в українських портах варіюється від 5 до 10. В них входять такі збори як [2]:

- адміністративний, відчислюється безпосередньо державі;
- каналний, сплачується за днопоглиблюванні та дноочищувальні роботи;
- корабельний, сплачується за навігаційне забезпечення;
- причальний, сплачується за обслуговування та ремонт причальних споруд;
- буксирний, сплачується за роботу буксирів при проводці каналом;
- санітарний, сплачується за збір льяльних вод;
- лоцманський, сплачується за лоцманську проводку;
- якірний, сплачується за якірну стоянку на внутрішньому рейді;
- маяковий;
- льодовий, сплачується за роботу криголаму при відповідних льодових умовах.

Аналогічні суднозаходи в європейські порти обмежуються п'ятьма зборами. Відповідно вартість суднозаходу в порти України 2-3 рази перевищує європейську, чим суттєво знижує конкурентоспроможність вітчизняних портів.

Ці обов'язкові платежі відправники вантажів включають в собівартість перевезеного продукту, збільшуючи вартість перевезення однієї тонни вантажу транзиту, експорту та імпорту.

Суднозахід балкера класу «capsize» в український порт обходиться в 378-441 тис. дол. В Австралії виробники залізної руди платять

117-120 тис. дол., в Бразилії – 85 тис. дол. [3]

До 2016 року 92 % надходжень від стягування портових зборів йшло державі, лишаючи можливості вітчизняні порти використовувати ці кошти на розвиток портового господарства, днопоглиблення, розвиток під'їзних шляхів, що суттєво підвищило би якість вітчизняного портового сервісу. Ситуація почала змінюватися лише в 2017 році, коли норматив відрахувань дивідендів для ДП «АМПУ» з 75 % знизився до 50 %. [4]. Також, з метою підвищення конкурентоспроможності вітчизняних портів, з 1 січня 2018 року було знижено ставки портових зборів на 20 %. Але в деяких портах, наприклад в Маріупольському морському торговому порту, рівень портових зборів був в 1,8-2,1 рази вище, ніж в порівняних закордонних портах. Тому такі зміни в тарифній політиці портів важливий, але недостатній крок в питаннях підвищення конкурентоспроможності українських портів.

Україні необхідно вирішувати проблему створення стратегії управління транспортним комплексом, яка би була заснована на комплексному підході, всебічно розвивати транспортну систему, інтегруючи її в міжнародний простір не тільки шляхом зниження портових зборів, але й вдосконаленням якості обслуговування в портах та розширяючи їх спеціалізацію або адаптуючи їх під нові види вантажу. Стратегічний розвиток національної транспортної політики стосовно портів має брати до уваги існуючі практичні рекомендації та розробки Асоціації портів України «Укрпорт», які були внесені до про-

екту Концепції розвитку морського і річкового транспорту на період до 2020 року [5].

Для підвищення конкурентоспроможності портів України необхідно вдосконалювати тарифну політику та оптимізувати митну, що сприятиме збільшенню перевезень морським транспортом, а також призведе до зростання обсягів транзиту. Важливіші питання, які потребують негайного вирішення – це питання зміни співвідношення між портовими зборами та акордними ставками, а також відсутність гнучкості при існуючих фіксованих тарифах [9].

Якщо надати портам можливість встановлювати знижки в залежності від важливості вантажопотоку,

то порти зможуть самостійно обирати власну стратегію, оптимальну для боротьби з конкурентними портами, наприклад, Румунії, Прибалтики тощо. Можливість створення гнучкого тарифного пакету портових зборів для постійних клієнтів, а також для каботажного та лінійного судноплавства стане вагомим перевагою в конкурентній боротьбі портів та призведе до оперативного реагування на кон'юнктурні зміни конкурентного ринку. Але при такому варіанті вирішення проблем тарифної політики існує ряд ризиків, а саме: службові зловживання; створення демпінгової ситуації; можливість нечесної конкуренції між вітчизняними портами.

Таблиця 1

Аналіз можливих видів тарифної політики вітчизняних портів

	Самостійність в виборі тарифів	Фіксованість тарифів
Позитивні сторони	<ul style="list-style-type: none"> - свобода в виборі стратегії розвитку порту; - гнучкість тарифного пакету портових зборів; - можливість оперативного реагування на кон'юнктурні зміни конкурентного ринку 	<ul style="list-style-type: none"> - відсутність службових зловживань; - прозорість тарифної політики та портових послуг
Негативні сторони	<ul style="list-style-type: none"> - можливість службових зловживань; - демпінг; - нечесна конкуренція між вітчизняними портами 	<ul style="list-style-type: none"> - необхідність постійного моніторингу конкурентного середовища; - неможливість швидкого реагування на зміни міжнародного ринку портових послуг; - відсутність гнучкої тарифної політики; - відсутність максимально комфортного пакету послуг для залучення потенційних клієнтів

Впровадження фіксованих ставок тарифів, стандартних для всіх портів незалежно від відомчої належності та форм власності, нівелює службові зловживання та створює прозору тарифну систему портів послуг. Але до негативних сторін цієї системи тарифів можна віднести неможливість оперативного реагування на зміни міжнародного ринку портів послуг, для збереження ринкових позицій; необхідність постійного моніторингу конкурентного середовища; відсутність гнучкої тарифної політики; відсутність максимально комфортного пакету послуг для залучення потенційних клієнтів

Зважаючи всі негативні сторони представлених варіантів тарифної політики, альтернативним варіантом було би створення так званої «змішаної» системи тарифів, тобто частково фіксованих, а частково вільно регулюємих, що дало б змогу портам раціонально підходити до питання установаження конкурентних тарифів для постійних клієнтів.

Судна, які виконують перевезення вантажів в каботажному плаванні відрізняються порівняно високими витратами на оплату портів зборів через часті заходи в порти на протязі календарного періоду. Частка витрат судовласників на оплату портів зборів в загальних витратах на утримання таких суден і в доходах від перевезення ними вантажів велика. Впливом цього об'єктивного чинника обґрунтовується надання зазначеним суднам певних знижок з портів зборів в міжнародному судноплаванні і в портовому зарубіжному ціноутворенні для приведення рівня вит-

рат на їх оплату в відповідність з іншими суднами.

Така ж природа знижок і для лінійних суден. Високий рівень витрат цих суден на оплату портів зборів обґрунтовується великою кількістю портів лінії з обов'язковим заходом в них суден за встановленим розкладом, незалежно від наявності та кількості вантажу для вивантаження і навантаження на такі судна в портах.

Знижки з портів зборів цього виду відносяться до ціноутворюючих факторів об'єктивного характеру, тому вони повинні враховуватися в формулах розрахунку базових складових ставок всіх портів зборів при визначенні величини оподаткованої ними валової місткості суден при закордонному плаванні і в каботажу. Це обумовлено тим, що практично всі вітчизняні морські порти відвідують такі судна. Тому їх застосування до базових ставок каналного, причального, санітарного, адміністративного та маякового зборів (крім корабельного збору), розрахованим без урахування валової місткості суден у каботажному плаванні є необґрунтованим. Це призведе до зростання базових ставок зборів і до додаткового необґрунтованого підвищення доходів портів при їх стягуванні з каботажних суден [10].

Застосування знижок до розрахункових базових ставок портів зборів для суден в каботажі можливо лише у випадках, коли вони встановлюються в результаті проведеної тарифної політики або передбачаються державними нормативно-правовими актами як додаткові, понад ті, які враховуються в умовах їх справляння.

Висновки. Таким чином, аналіз ефективності існуючої тарифної політики в портах України показав її значне відставання від закордонних портів. Винайдені оптимальні варіанти тарифної політики в умовах світового ринку морських перевезень допоможуть частково вирішити проблему незбалансованості портів

тарифів, зокрема портів зборів, що позитивно вплине на привабливість портів України, підвищення їх конкурентоспроможності та створить додаткові фінансові можливості для підвищення якості сервісу, залучення нових клієнтів та збереження постійних.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Показники роботи за 2012–2016 роки // *Адміністрація морських портів України [Електронний ресурс]*. URL: http://uspa.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=2898&Itemid=607&lang=ua
2. Закон України «Про морські порти України» від 4 липня 2013 р. № 406-VII // *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. – 2013. – № 7. Ст.65.
3. О проекте Методики расчета ставок портовых сборов – вариант пятый // *Моряк Украины [Електронний ресурс]*. URL: <http://moryak-ukrainy.livejournal.com/4202222.html>
4. Что не так с портовыми тарифами в Украине // *Антикор [Електронний ресурс]* URL: http://antikor.com.ua/articles/222828-что_не_так_s_portovymi_tarifami_v_ukraine
5. Власова В.П. Проблемы повышения потенциала морских торговых портов Украины // *Міжн. наук.-практ. конф. «Научная индустрия европейского континента», Чехия 27 ноября-05 декабря 2013 г.: Тези доп.* – Прага: Видавничий Дім «Education and Science» s.r.o., 2013. С. 63-65.
6. Лапкина И.А., Поддубная Н.Н. Ресурсы логистической системы // *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2015. № 2. С. 69-72.
7. Carlan V., Sys C.&Vanelslander T.(2016), «How Port Community Systems Can Contribute to Port Competitiveness: Developing a Cost – benefit Framework»б *Research in Transportation Business & Management*, available online: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210539516300141>> accessed 21 May 2016
8. Haezenonck E. , Coeck C.& Verbeke A.(2000). *The competitive position of seaports: introduction of the value added concept*, *International Journal of Maritime Economics*, volume II, n. 2, 107- 118
9. *Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.О. Котлубай та ін.; за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного. Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2014. 442 с.*

10. Кем устанавливаются и регулируются тарифы на услуги в морских портах? [Электронный ресурс] / Центр транспортных стратегий. Режим доступа: \www/ URL: [http:// cfts.org.ua/question?id=33](http://cfts.org.ua/question?id=33). — 22.07.2013. — Загл. с экрана.

REFERENCES

1. Pokaznyky roboty za 2012–2016 roky (2016) [Indicators of work for 2012–2016 years]. Administratsiia morskyykh portiv Ukrainy – Administration of seaports of Ukraine. Retrieved from http://uspa.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=2898&Itemid=607&lang=ua. [in Ukrainian]
2. Zakon Ukrainy «Pro morskii porty Ukrainy» vid 4 lypnia 2013 r. № 406-VII (2013)[Law of Ukraine "On Sea Ports of Ukraine" dated July 4, 2013 No. 406-VII]. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR), № 7. St.65. [in Ukrainian]
3. O proekte Metodiki rascheta stavok portovyih sborov – variant pyatyiy (2018) [About the project Methodology for calculating port dues rates - option five]. Moryak Ukrainyi – Seaman of Ukraine. Retrieved from <http://moryakukrainy.livejournal.com/4202222.html>. [in Ukrainian]
4. Chto ne tak s portovymy taryfamy v Ukrainy (2018). Antykor – Antikor. Retrieved from <http://antikor.com.ua/articles/222828-cho-ne-tak-s-portovymi-tarifami-v-ukrainy>. [in Ukrainian]
5. Vlasova V.P. (2013). Problemy povysheniya potentsyala morskyykh torhovykh portov Ukrainy [Problems of increasing the potential of sea trading ports of Ukraine]. Mizhn. nauk.-prakt. konf. «Nauchnaia yndustryia evropeiskoho kontynenta», Chekhyia 27 noiabria-05 dekabria 2013 h: Tezy dop. – Praha: Vydavnychiy Dim «Education and Science» s.r.o., 63-65. [in Ukrainian]
6. Lapkina, Y.A. & Poddubnaia, N.N. (2015). Resursy logisticheskoy sistemy [Logistics System Resources]. Visnyk Skhidnoukrainskoho natsionalnoho universytetu imeni Volodymyra Dalia – Bulletin of the Volodymyr Dahl East-Ukrainian National University, № 2, 69-72 [in Russian].
7. Carlan V., Sys C.& Vanelslender T. (2016). How Port Community Systems Can Contribute to Port Competitiveness: Developing a Cost – benefit Framework. Research in Transportation Business & Management. Retrieved from <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210539516300141>> accessed 21 May 2016 [in English]
8. Haезendonck, E. , Coeck, C.& Verbeke, A. (2000). The competitive position of seaports: introduction of the value added concept, International Journal of Maritime Economics, volume II, n. 2, 107-118[in English]

9. Kibik, O.M. & Podtserkovnoho O.P. (2014). *Derzhavna pidtrymka rozvytku morehospodarskoho kompleksu Ukrainy (orhanizatsiini ta pravovi aspekty) [State support for the development of the sea-economic complex of Ukraine (organizational and legal aspects)]*. Kherson: FOP Hrin D. S., 442 [in Ukrainian]
10. *Kem ustanavlyvaiutsia y rehulyruiutsia taryfy na usluhy v morskykh portakh? (2013) [Who sets and regulates tariffs for services in seaports?]*. Tsentr transportnykh stratehyi – Center for Transport Strategies. Retrieved from \www/ URL: <http://cfts.org.ua/question?id=33> [in Russian].

Стаття надійшла до редакції 05.03.2019

Посилання на статтю: Загородня Ю.В. Тарифна політика портів України як чинник підвищення їх конкурентоспроможності // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2019. №1. С. 147-156. DOI: 10.31375/2226-1915-2019-1-147-156.

Reference a JournalArtic: Zahorodnia Y. (2019). Ukrainian port tariff policy as a factor of increasing their competitiveness. Development of management and entrepreneurship methods on transport, 147-156. DOI: 10.31375/2226-1915-2019-1-147-156.