УДК 338.5:656.071.4(477)

JEL R40, R41, R48

DOI 10.31375/2226-1915-2018-4-40-58

В.В. Жихарева

д.э.н., профессор,

заведующая кафедрой «Экономика и финансы»

v.zhikhareva@gmail.com

Н.Т. Ксанинов

магистрант кафедры «Экономика и финансы»

nikos.ksandinov@gmail.com

Одесский национальный морской университет, Одесса, Украина

**ФОРМИРОВАНИЕ ТАРИФНЫХ СТАВОК
НА ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ РАБОТЫ В ПОРТАХ УКРАИНЫ
В УСЛОВИЯХ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ И ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА**

***Аннотация.** В статье рассмотрены проблемы формирования тарифных ставок на погрузочно-разгрузочные работы в портах Украины в условиях либерализации. Выявлены негативные последствия свободного ценообразования на погрузочно-разгрузочные работы. Либерализация тарифов на погрузочно-разгрузочные работы с одновременным ростом предложения услуг стивидорных компаний и наличием проблем правового регулирования государственно-частного партнерства привела к существенному снижению тарифов на погрузочно-разгрузочные работы, неравным условиям конкуренции между стивидорными компаниями разных форм собственности, ухудшению финансовых результатов стивидорных компаний и снижению отчислений в государственный бюджет. Предложены направления совершенствования государственного регулирования ценообразования в портах Украины, к основным из них отнесены: требования ко всем портовым властям страны принять единую структуру ценообразования (при условии свободы установления базисных аккордных ставок), совершенствование методики расчета себестоимости и системы контроллинга расходов для определения свободных аккордных ставок, контроль общего уровня портовых сборов и плат, установленных для судовладельцев и грузовладельцев, который был бы конкурентоспособным с точки зрения логистики, оптимизация ставок на услугу доступа операторов к причалу, совершенствование концессионного законодательства для повышения эффективности государственно-частного партнерства в морских портах.*

***Ключевые слова:** морские порты, стивидорные компании, ценообразование, погрузочно-разгрузочные работы, свободные цены, тарифы, либерализация государственно-частное партнерство.*

В.В. Жихарсва

д.е.н., професор, завідувач кафедри «Економіка і фінанси»

Н.Т. Ксанинов

магістрант кафедри «Економіка і фінанси»

Навчально-наукового інституту морського бізнесу

Одеський національний морський університет, Одеса, Україна

**ФОРМУВАННЯ ТАРИФНИХ СТАВОК
НА НАВАНТАЖУВАЛЬНО-РОЗВАНТАЖУВАЛЬНІ РОБОТИ В ПОРТАХ УКРАЇНИ
В УМОВАХ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ Й ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА**

© Жихарсва В.В., Ксанинов Н.Т., 2018

Анотація. У статті розглянуті проблеми формування тарифних ставок на навантажувально-розвантажувальні роботи в портах України в умовах лібералізації. Виявлено негативні наслідки вільного ціноутворення. Лібералізація тарифів на навантажувально-розвантажувальні роботи із одночасним ростом пропозиції послуг стивідорних компаній і проблемами правового регулювання державно-приватного партнерства призвела до істотного зниження тарифів, нерівних умов конкуренції між стивідорними компаніями різних форм власності, погіршенню фінансових результатів стивідорних компаній і зниженню відрахувань у державний бюджет. Запропоновано напрями удосконалення державного регулювання ціноутворення в портах України, до основних з яких віднесені: вимоги до всієї портової влади країни прийняти єдину структуру ціноутворення (за умови волі встановлення базисних акордних ставок), удосконалення методики розрахунку собівартості та системи контролінгу видатків для визначення вільних акордних ставок, контроль загального рівня портових зборів і плат, установлених для судновласників і вантажовласників, що був би конкурентоспроможним з погляду логістики, оптимізація ставок на послугу доступу операторів до причалу, удосконалення концесійного законодавства для підвищення ефективності державно-приватного партнерства в морських портах.

Ключові слова: морські порти, стивідорні компанії, ціноутворення, навантажувально-розвантажувальні роботи, вільні ціни, тарифи, лібералізація, державно-приватне партнерство.

UDC 338.5:656.071.4(477)

JEL R40, R41, R48

DOI 10.31375/2226-1915-2018-4-40-58

V.V. Zhikhareva

DSc (Econ.), Professor,

Head of Department «Economics and Finance»

N.T. Ksandinov

Master of Department «Economics and Finance»

Odessa National Maritime University, Odessa, Ukraine

BUILDUP OF CARGO HANDLING TARIFFS IN UKRAINIAN PORTS IN CONDITIONS OF LIBERALIZATION AND PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

Abstract. In the article the problem of formation of tariff rates for cargo handling services in sea ports of Ukraine in the conditions of liberalization are considered. Negative consequences of free pricing for cargo handling services are revealed. Liberalization of tariffs for cargo handling services with the simultaneous growth of supply of stevedoring companies' services and existence of problems of legal regulation of public-private partnership led to essential reduction of tariffs for cargo handling services, unequal conditions of the competition between the stevedoring companies of different forms of ownership, decrease in financial results of the stevedoring companies and in contributions to the government budget. The question of state regulation of prices of cargo handling services should not be considered separately. Approach has to be complex, it is necessary to consider all logistic chain as a whole, taking into account automobile and railway logistics, level of the port dues, expenses of ship owners on bunkering, cost of services of the port fleet and other enterprises providing services in sea port.

The main problem of forming cost of stevedoring services consists that to the enterprises standards of profitability are not regulated. Thereof the enterprises can provide services in the dumping price, which borders on prime cost, putting other participants of port economy in unequal conditions of the competition. It results in negative effects in general and puts in a comfortable position only cargo owners who are always aimed to receive the best service for smaller price.

The directions of improvement of state regulation of port pricing in Ukraine are offered and are carried to the main of them: requirements to all port authorities of the country to accept uniform structure of pricing (on condition of freedom of establishment of basic tariff rates), improvement of a method of calculation of prime cost and the system of controlling of expenses for definition of free tariffs, control of the general level of the port dues and payments established for ship owners and cargo owners which would be competitive from the point of view of logistics, optimization of rates on service of access for operators to the berth, improvement of the concession legislation for increase in efficiency of public-private partnership in seaports.

Keywords: *seaports, pricing, stevedoring companies, cargo handling, flexible prices, tariffs, liberalization, public-private partnership.*

Постановка проблемы. Украина обладает самым мощным портовым потенциалом среди всех стран Черного моря. Портовые предприятия являются источниками пополнения бюджетов всех уровней, при этом, в некоторых городах они являются градообразующими, обеспечивая занятость немалой части населения, с учетом того, что увеличение объема работ непосредственно в самом порту, приводит к занятости других физических и юридических лиц, связанных с портовым хозяйством и смежными видами деятельности. Морские порты являются важным звеном логистической цепочки сбыта-продукции промышленных комплексов Украины, чей экспорт составляет значительную долю валового внутреннего продукта (ВВП) государства. В 2016 году 1700 млн USD пришлось на доход, генерируемый рынком услуг в морских портах Украины (1,82 % ВВП Украины) [1]. В 2017 году ВВП Украины составил 112 154 млн. USD [2]. Это свидетельствует о

существенном вкладе портового сектора во внутренний валовой продукт Украины.

Наиболее решительный шаг в направлении модернизации портовой отрасли Украины был сделан в 2012 году, когда был принят закон о морских портах [3]. Этот документ легализовал приватизационные процессы в отрасли, осуществил либерализацию ценообразования на ПРР, создал условия для развития межпортовой и внутрипортовой конкуренции. Фактически этот закон заложил законодательный фундамент для формирования свободного рынка портовых услуг, что должно было привести к более высокой конкурентоспособности украинских портов и стивидорных предприятий на международном рынке. С июня 2013 года после вступления в силу основных положений закона ценообразование услуг на перевалку грузов в морских портах стало свободным и для государственных предприятий. Государственные стивидорные компании, занимающиеся

перевалкой грузов, получили право самостоятельно устанавливать свободные тарифы.

До введения свободных тарифов на ПРР (с 1995 по 2014 годы) украинские порты работали на основе регулируемых государством цен. Сборник тарифов на комплекс работ, связанных с обработкой грузов в портах Украины, включал тарифные ставки 3 категорий, 6 тарифных групп морских портов и группу речных портов. Регулирование тарифов на ПРР государством критиковалось со стороны частного бизнеса за медленное реагирование государства на изменяющиеся рыночные условия. Кроме того, в последние годы появились новые механизмы и технологии переработки грузов, новые форматы работы с клиентурой, наблюдался значительный рост доли частных стивидорных компаний. Это обусловило пересмотр подходов к регулированию тарифов на ПРР в портах в направлении их либерализации.

С одной стороны, либерализация тарифов на погрузочно-разгрузочные работы (ПРР) позволяет стивидорным компаниям учитывать динамично изменяющиеся рыночные условия и осуществлять гибкую ценовую политику. С другой стороны, либерализация ценообразования в сфере ПРР в Украине привела к их систематическому снижению. Чрезмерно низкий уровень тарифов на ПРР приводит к снижению доходов стивидорных компаний и неравным условиям конкуренции между портовыми операторами [4]. Всё это обуславливает актуальность темы исследования, посвященного формированию тарифных ставок на погрузочно-

разгрузочные работы в портах Украины в условиях либерализации.

Обзор последних исследований и публикаций. Особенности регулирования портовой отрасли, в том числе тарифных ставок на ПРР рассмотрены в публикациях отечественных и иностранных учёных-экономистов. Особенности формирования тарифной политики в портовой отрасли рассмотрены в публикациях иностранных и отечественных ученых-экономистов. В публикациях R. Van Den Berg, P.W. De Langen и V.Z. Paul [10], M. Acciaro [5; 6], T. Achmadi [7], H. Meersman, S.P. Strandenes, E.V. de Voorde [8], Y.M. Bandara, H.O. Nguyen, S.L. Chen [9], L. Trujillo и G. Nombela [11] изучены подходы к портовому ценообразованию и структура портовых тарифов. В статьях H. Haralambides [12], L. Vukić, I. Peronja, M. Slišković [13] рассмотрены особенности портового ценообразования с учетом специфики отдельных регионов. В работах О.Н. Кибик [14], Н.В. Яровой, О.В. Воркуновой и Н.В. Рябовленко [15] рассмотрены проблемы формирования тарифов на ПРР в портах Украины. В результате выполненного анализа литературных источников можно сделать вывод, что особенности регулирования тарифов на ПРР влияют на их уровень, а также приводят к изменениям в конкурентной среде стивидорного бизнеса. Свободное формирование тарифов на ПРР приводит к системному снижению тарифов и создаёт неблагоприятную конкурентную среду на рынке данных услуг. Данный вопрос требует рассмотрения в контексте общей логистической цепочки перемещения товаров.

Постановка задачи. Целью статьи является разработка подходов, направленных на совершенствование формирования тарифных ставок на ПРР в портах Украины в условиях либерализации для повышения доходности и конкурентоспособности функционирования портовой системы. Задачами исследования являются: анализ последствий либерализации тарифов на ПРР в портах Украины и разработка направлений совершенствования государственного регулирования ценообразования на ПРР с учетом особенностей реализации проектов государственно-частного партнерства.

Изложение основного материала исследования. После введения свободных цен каждая стивидорная компания, независимо от формы собственности, может устанавливать собственные тарифы на ПРР с учетом уровня себестоимости работ, конкурентной ситуации и рыночной стратегии предприятия. Тарифы должны учитывать дифференциацию услуг и работ, а также фактор внутривидовой ценовой конкуренции между стивидорными компаниями. Для владельца груза уровень портового тарифа должен обеспечивать конкурентоспособное позиционирование товара на внешнем рынке с учетом транспортной составляющей в цене товара.

Логичным следствием либерализации рынка стивидорных услуг в украинских морских портах явилось снижение уровня ставок на выполнение этих работ из-за возросшей конкуренции среди стивидорных предприятий на фоне снижения общих объемов грузооборота. Ниже приве-

дена динамика тарифов на основные виды грузов, перерабатываемых в украинских портах. Тарифы на переработку руды в портах Украины постепенно повышались с 1995 по 2014 годы, и снизились почти в 2 раза (с 6 USD/т до 3,2 USD/т) до 2017 года (рис. 1).

Тарифы на переработку растительного масла существенным образом повысились с 2009 по 2014 год (с 3,7 USD/т до 16 USD/т), и снизились в 2 раза (с 16 USD/т до 8 USD/т) до 2017 года (рис. 2).

Тарифы на переработку зерновых грузов существенным образом повысились с 2009 по 2014 год (с 4,48 USD/т до 18 USD/т), и снизились в 3 раза (с 18 USD/т до 6 USD/т) до 2017 года (рис. 3).

Тарифы на переработку грузоподъемных экспортных и импортных 20-футовых контейнеров повысились с 1995 по 2009 год (с 178 USD/TEU до 186 USD/TEU), и далее оставались стабильными (рис. 4).

Таким образом, в Украине после введения свободных тарифов на ПРР снизились ставки на обработку основных видов грузов, кроме тарифов на обработку контейнеров. Подобная ситуация касается большей части номенклатуры грузов. При свободном ценообразовании возникают ситуации, когда на двух соседних причалах в пределах одного порта оперирующие компании предоставляют разные ставки на один и тот же вид груза.

USD/t

Рис. 1. Тарифы на переработку руды в портах Украины в отдельные годы

Источник: на основе данных ГП «УкрНИИИМФ», 2017

USD/t

Рис. 2. Тарифы на переработку растительного масла в портах Украины в отдельные годы

Источник: на основе данных ГП «УкрНИИИМФ», 2017

USD/T

Рис. 3. Тарифы на переработку зерновых грузов
в портах Украины в отдельные годы

Источник: на основе данных ГП «УкрНИИМФ», 2017

USD/TEU

Рис. 4. Тарифы на переработку грузеных 20-футовых контейнеров
в портах Украины в отдельные годы

Источник: на основе данных ДП «УкрНИИМФ», 2017

В зарубежной практике ценообразование рассматривается как важнейший фактор повышения эффективности работы портов, способствующий развитию прилегающих к ним территорий и страны в целом. В то же время за рубежом наблюдаются большие различия форм управления портами, которые могут быть государственными, муниципальными, частными. И портовые тарифы устанавливаются и меняются в порядке удовлетворения потребностей не только самих портов, но и других заинтересованных сторон. Необходимость рационализации принципов портового ценообразования в зарубежной практике возникла давно. Первый важный шаг в этом направлении был сделан в 1940-х годах, когда была предложена формула Фриза [16], согласно которой уровень портовых тарифов ориентировался на себестоимость. При этом Фриз предложил метод распределения расходов портов между основной их клиентурой – грузовладельцами и судовладельцами. В конце пятидесятых и в шестидесятых годах прошлого века в ряде портов мира были реализованы проекты построения тарифов на базе издержек портов. Одновременно предлагалось не связывать портовые тарифы с расходами портов общего характера – на содержание их инфраструктуры. Если рассмотреть данный вопрос в контексте Западной Европы, то там сложились два основных подхода к портовому ценообразованию – английский и французский.

В первом случае речь идет о том, что одной из важнейших задач портов должно быть получение прибыли.

Во втором случае речь идет о том, что порты не обязаны приносить прибыль, поскольку их основная цель – создать благоприятные экономические условия для развития прилегающих к ним территорий и страны в целом. Прибыль от развития прилегающих территорий сторицей покрывает затраты на содержание портов. Это является основанием для выделения правительствами некоторых стран значительных средств из бюджета на содержание и развитие национальных портов [16].

Портовая отрасль Украины, подход к ценообразованию которой является ориентированным именно на прибыль [17], за последние годы претерпела множество изменений, которые не всегда положительно сказываются на финансовых результатах предприятий. Несмотря на возросшую конкуренцию среди стивидорных компаний, сохраняется тенденция создания новых терминалов и увеличения производственных мощностей уже имеющихся [18].

Большое количество терминалов находятся в стадии строительства, существуют и крупные инвестиционные проекты, еще не прошедшие всех необходимых согласований. Другими словами, предложение услуг стивидорных компаний постоянно растет. На фоне того, что государство не регулирует ценообразование на предоставляемые услуги, можно заключить, что дальнейшее падение ставок на ПРР не заставит себя долго ждать. В этом случае значительно увеличиваются сроки окупаемости соответствующих инфраструктурных проектов, инвестиции в которые становятся менее привлекательными.

Стивидорному бизнесу, который итак на сегодняшний день нацелен на минимизацию затрат, будет всё труднее сохранять позиции на данном рынке. Последствия коснутся и одной из самых важных составляющих, а именно социальной. Также уменьшатся суммы налоговых отчислений в бюджет.

Вопрос о регулировании ценообразования ПРР со стороны государства не должен рассматриваться обособленно. Подход должен быть комплексным, следует рассматривать всю логистическую цепочку, как одно целое, с учетом авто- и железнодорожной логистики, уровня портовых сборов, расходов судовладельцев на бункеровку (учитывая отсутствие системы возврата НДС [19], а значит, данная статья расходов существенно завышена), стоимости услуг портофлота, а также других субъектов хозяйствования, предоставляющих многочисленные услуги в порту.

Основная проблема при формировании стоимости стивидорных услуг состоит в том, что предприятиям не регламентированы четкие нормы рентабельности. Вследствие этого предприятия могут предоставлять услуги по демпинговой цене, которая граничит с себестоимостью, ставя других участников портового хозяйства в неравные условия конкуренции. Это приводит к отрицательному результату в целом и ставит в удобное положение только грузовладельцев, которые всегда нацелены получить лучший сервис за меньшие средства.

Фундаментальным фактором являются неэффективные условия сотрудничества частных стивидорных компаний с государственными, при

которых последние остаются монополистами на рынке. Государственные предприятия обладают большим количеством рычагов воздействия на регулирование ставок на ПРР, основными из которых является собственная инфраструктура, перегрузочное оборудование, складские площади, услуги портофлота, тарифы на которые могут повышаться в одностороннем порядке. Понижение ставок на ПРР государственной стивидорной компанией может быть отчасти компенсировано увеличением тарифов для других субъектов хозяйственной деятельности в порту. В случае с частным стивидорным комплексом, основной возможностью минимизации затрат является, как правило, снижение заработных плат сотрудников или уменьшение количества рабочих в технологической цепочке, что приводит к нарушениям со стороны охраны труда, но в тоже время, к сожалению, применяется на практике.

В связи с этим сегодня настолько важно разработать более эффективный вариант государственно-частного партнерства, при котором будут максимально учтены интересы, как государства, так и частного бизнеса.

На рис. 5 обобщены основные следствия либерализации ценообразования на ПРР в Украине.

В Украине фискальным органам законодательно предоставлены полномочия по регулированию рыночных цен [20], однако, никакие нормативные акты не устанавливают четкие источники, процедуру и временные периоды расчета этих цен.

Рис. 5. Следствия либерализации тарифов на PPP в Украине

Источник: разработано авторами

Установление стоимости обработки судов – прерогатива портовых операторов, реализуя ее, они никоим образом не нарушают законодательство Украины ни в сфере портового хозяйства, ни в области ценообразования и антимонопольного регулирования, ни в налоговом регулировании.

Существует возможность усиления влияния органов государственной власти на рынок перевалки грузов. В сегодняшних условиях и правовых отношениях между государственными сшивдорами и частными участниками данного рынка сложно представить эффективное регулирование ценообразования тарифов на PPP. Возможные варианты регулиро-

вания, скорее всего, вернут отрасль к периоду до либерализации ценообразования.

Сегодня реально работающим механизмом, через который можно привлечь инвестиции, все еще остается аренда государственного имущества. В то же время аренда не является совершенным механизмом для привлечения инвестиций, однако при добросовестном подходе обеих сторон, арендодателя и арендатора, аренда работает как механизм инвестирования. И этому имеется немало примеров.

Основным же недостатком аренды для инвестора является установившаяся в Украине практика отсутствия согласования права аренда-

тора на проведение неотделимых улучшений и права на компенсацию вложенных инвестиций в неотделимые улучшения. Преимуществом является то, что такой вариант взаимоотношений не предполагает абсолютно никаких законодательных изменений, и в тоже время для государства нет рисков, так как государственное имущество и дальше будет находиться в собственности и под контролем государства, а реализация этого подхода не приведет к потере столь дефицитного сегодня для инвесторов и портовой отрасли времени. Но, как показывает практика последних лет, такой вариант государственно-частного партнёрства (ГЧП) себя изжил и является не самым эффективным в контексте построения долгосрочных отношений между арендатором и арендодателем.

За последние несколько лет министерством инфраструктуры часто обсуждается тема возможной приватизации государственных объектов или сдачи их в концессию. Что касается конкретно приватизации, то имеются определённые риски. Как стратегического, так и тактического плана. Например, трудовой аспект. Никто не сомневается в избыточной занятости в украинских портах. Однако остается вопрос, не повлечет ли это взрыв социальной напряженности, хотя во многих случаях в процессе приватизации портового хозяйства этого не наблюдалось. Другая опасность, которая особенно остро действует в нестабильной политической ситуации, в особенности угрожающей военным конфликтом, – это утрата контроля государством над стратегической инфраструктурой портов. В

марте 2018 года министром инфраструктуры Украины было озвучено, что после долгих дискуссий единственной формой сотрудничества государства и частного бизнеса в развитии государственных стивидорных компаний выбрана концессия [21].

Внешне институты аренды и концессии имеют много общего, но есть и различия. Концессионер обязан использовать полученное в концессию имущество, поскольку права на создание (строительство) или эксплуатацию объекта концессии предоставляются концессионеру только при условии принятия субъектом предпринимательства (концессионером) обязанности по созданию или управлению объектом, а также имущественной ответственности и возможного предпринимательского риска.

Очевидно, что концессия – это институт по своей природе коммерческий, торговый.

Портовая инфраструктура находится в государственной собственности, поэтому фактически арендодателем может быть только государство, когда речь идет об объектах государственной собственности. Арендатору во временное владение и пользование всегда передается готовое имущество, а в его обязанности входит лишь текущий, а в случаях, предусмотренных законом или договором, и капитальный ремонт. Инвестирование в улучшение арендованного имущества осуществляется только с согласия арендодателя. А у концессионера имеются не только права. Как правило, он обязан инвестировать в объект концессии, улучшать его. Да и объектом аренды может быть любое иму-

щество, в отношении которого это не запрещено, а объектом концессии – только то, которое предусмотрено законодательством. Законодательными актами, регулирующими отношения концессии в Украине, является Хозяйственный кодекс [22] и Закон Украины «О концессиях» [23]. Таким образом, отличительной особенностью концессии является то, что помимо обязанности вносить плату за пользование имуществом, концессионер, обязан построить и / или управлять объектом концессии за свой счет.

Проект закона «О концессиях» 2018 года предусматривает: разграничение регулирования концессии и других форм ГЧП; единую процедуру инициирования и принятия решения по осуществлению ГЧП для всех его форм, в том числе, концессии; введение прозрачной процедуры выбора концессионера; возможность привлечения советников и независимых экспертов для подготовки проектов ГЧП в форме концессии; дополнительные гарантии для концессионеров и кредиторов, в частности, право замены концессионера на другого концессионера; упрощение процедур выделения земельных участков для проектов ГЧП в форме концессии [24]. Сразу же вслед проекту закона были высказаны мнения по поводу его содержания авторитетными специалистами морской отрасли, в том числе бывшими руководителями государственных стивидорных компаний [25]. Почти все сошлись во мнении, что большинство позиций закона требуют серьезной доработки, особенно пункт, связанный с земельным

вопросом, который является одним из ключевых.

Какие бы ни были юридические недоработки законопроекта, связанные с передачей концессионеру имущества, как движимого, так и недвижимого, недоработки в контексте прозрачности тендера и так далее, основной составляющей всегда остаётся экономическая.

На каких условиях в финансовом плане будет передаваться имущество концессионеру – до сих пор чётко не регламентировано. Помимо фиксированных концессионных платежей, на наш взгляд, целесообразной будет, как и согласно действующим тарифам на услуги по обеспечению доступа портового оператора к причалу [26], привязка к перерабатываемой концессионером тонне груза. Естественно, калькуляция должна учитывать аккредитацию порта и номенклатуру груза. Однако, в отличие от случая с договором доступа к причалу, тариф, привязанный к тонне груза, возможно, следует сделать более гибким.

Исходя из того, что мировой торговый рынок по многим причинам достаточно волатилен, и изменчив спрос на переработку конкретного вида груза на рынке, тарифная ставка за его переработку должна быть величиной переменной. Бывают случаи, когда конкретный вид груза теряет позиции на рынке до такой степени, что приостанавливаются его отгрузки, вне зависимости экспорт это, импорт или транзит.

В таких случаях во избежание полной потери грузопотока, стивидорная компания может пойти на достаточно большие уступки при

уменьшении ставки на ПРР для грузовладельца.

Учитывая то, что потеря грузопотока в данном контексте – проблема общего характера и недополучение прибыли касается, как концессионера, так и государства, то первый вправе иметь возможность выбора более гибких условий в таких случаях. Конечно, такой вариант регулирования требует в дальнейшем скрупулёзного изучения каждой конкретной ситуации, мониторинга рынка, соответствующего анализирующего органа, однако, такой подход может дать в перспективе положительный результат и сделать концессионера более гибким в случае опасности потери части грузооборота.

Учитывая всё вышеизложенное, можно с уверенностью сказать, что концессионное законодательство однозначно нуждается в дальнейшей доработке. Учитывая портовый потенциал Украины можно с уверенностью констатировать, что следует выработать такие условия концессии, при которых портовая отрасль будет привлекательна для инвесторов, и, в то же время, будет максимально отвечать интересам государства.

С учетом задач государственной транспортной политики предлагаются следующие основные направления совершенствования регулирования ценообразования на ПРР в Украине (рис. 6).

Рис. 6. Основные направления совершенствования государственного регулирования портового ценообразования в Украине

Источник: разработано авторами

Выводы. Безусловно, любые рынки могут эффективно функционировать только тогда, когда они открыты и свободны от бюрократии, излишнего регулирования, неоправданного вмешательства государственных органов и давления фискальных служб. Но это актуально только в том случае, если государством сформирована такая среда и созданы такие условия, при которых все участники рынка, как государственные стивидорные компании, так и частные, находятся в условиях равной конкуренции. Свободное ценообразование на погрузочно-разгрузочные работы с одновременным ростом предложения услуг стивидорных компаний и наличием проблем правового регулирования государственно-частного партнерства привела к существенному снижению тарифов на погрузочно-разгрузочные работы, неравным условиям конкуренции между стивидорными компаниями разных форм собственности, ухудшению финансовых результатов стивидорных компаний и снижению отчислений в государственный бюджет.

Сегодня без правовых инноваций, упрощающих процессы аренды, концессии и приватизации в Украине, вряд ли возможно обойтись.

Такие инновации могут быть реализованы при условии, что руководство страны примет решение изменить существующие подходы к регулированию аренды, концессии и приватизации в портах, что может дать сильнейший импульс для развития портовой отрасли и экономики Украины в целом, так как инвесторы при разумном подходе со стороны

государства всегда готовы реализовывать инвестиционные проекты в морских портах.

Необходимо провести тщательный анализ сегодняшней ситуации в морской отрасли и выработать долгосрочную стратегию взаимоотношений с частными инвесторами, при этом взвесить все плюсы и минусы каждого подхода, так как и приватизационные процессы, и концессия имеют под собой определённые риски разного характера.

К основным направлениям совершенствования государственного регулирования ценообразования в портах Украины следует отнести: требования ко всем портовым властям страны принять единую структуру ценообразования (при условии свободы установления базисных аккордных ставок), совершенствование методики расчета себестоимости и системы контроллинга расходов для определения свободных аккордных ставок, контроль общего уровня портовых сборов и плат, установленных для судовладельцев и грузовладельцев, который был бы конкурентоспособным с точки зрения логистики, оптимизация ставок на услугу доступа операторов к причалу, совершенствование концессионного законодательства для повышения эффективности государственно-частного партнерства в морских портах. Дальнейшего исследования требует проблема формирования оптимального уровня рентабельности портовых услуг, необходимого для экономически эффективной работы портовых предприятий.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *The World Bank, 2017 // World Bank Group data. URL: <https://data.worldbank.org/country/ukraine>*
2. *Ильницький К. Почем рынок портовых услуг? // Деньги и порты, 2017. URL: <http://www.money.portsukraine.com/MATERIALS/2017/1-ilnickiy/HTML/files/assets/common/downloads/publication.pdf>*
3. *Закон України «Про морські порти України» № 4709-VI від 17.05.2012 року. – URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>*
4. *Ильницький К. Почти 2 млрд. долларов дохода сгенерировал рынок услуг в портах Украины [Електронний ресурс] // Порты Украины, 2017. – URL: <https://ports.com.ua/articles/pochti-2-mlrd-dollarov-dokhoda-sgeneriroval-rynok-uslug-v-portakh-ukrainy>*
5. *Acciaro M. A Critical Review of Port Pricing Literature: What Role for Academic Research? // The Asian Journal of Shipping and Logistics, 2013. № 29. V.2. P. 207-228.*
6. *Acciaro M. Current development in port pricing / M. Acciaro // International Journal of Transport Economics, 2017. №. 44. P. 511-515.*
7. *Achmadi T. Study of Port Tariff Structure and Port Pricing Approach // Applied Mechanics and Materials, 2017. №. 862. P. 226-231.*
8. *Meersman H. Strandenes S., deVoorde E. Port Pricing: Principles, Structure and Models: discussion paper // Norwegian school of economics, 2014. – URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/52083539.pdf>*
9. *Bandara Y.M., Nguyen H.O., Chen S.L. Determinants of Port Infrastructure Pricing // The Asian Journal of Shipping and Logistics, 2013. №. 29. P. 187-206.*
10. *Van Den Berg R., De Langen P.W., Paul Van Zuijlen. Revisiting port pricing; a proposal for seven port pricing principles // WMU Journal of Maritime Affairs, 2017. № 16. V. 3. P. 421-438.*
11. *Trujillo L., Nombela G. Privatization and regulation of the sea port industry [Электронный ресурс] // Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1997. P. 64. – URL: http://documents.worldbank.org/curated/en/973281468740398501/104504322_20041117155008/additional/multi-page.pdf*
12. *Haralambides H., Gujar G. The Indian dry ports sector, pricing policies and opportunities for public-private partnerships // Research in Transportation Economics, 2011. № 33 (1). P. 51-58.*
13. *Vukić L., Peronja I., Slišković M. Port Pricing in the North Port of Split: A Comparative Analysis // Transactions on maritime science, 2018. № 1. P. 59-70.*
14. *Кібік О.М. Теорія і методологія ціноутворення в морських торговельних портах: монографія. Одеса: ОНМУ, 2005. 282 с.*

15. Ярова Н.В., Воркунова О.В., Рябоволенко Н.В. Розробка та обчислення тарифів портових робіт і послуг // Зб. наук. праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту», 2016. № 12. С. 22-28.
16. Попов В.В. Зарубежная практика портового ценообразования // Порты Украины, 2013. № 1. С. 58-60.
17. Официальный сайт ГП «Администрация Морских Портов Украины», 2018. Миссия предприятия. – URL: <http://www.uspa.gov.ua/ru/o-predpriyatii/missiya-predpriyatiya>
18. Ильницкий К. Сколько зерновых терминалов построили в 2017 году и какие прогнозы на 2018-й // Порты Украины, 2017. – URL: <https://ports.com.ua/articles/skolko-zernovykh-terminalov-postroili-v-2017-godu-i-kakie-prognozy-na-2018-y>
19. Ильницкий К. Объемы бункеровки в украинских портах сократились в десять раз // Порты Украины, 2017. – URL: <https://ports.com.ua/articles/obemy-bunkеровki-v-ukrainskikh-portakh-sokratilis-v-desyat-raz>
20. Официальный сайт Государственной фискальной службы Украины, 2018. – URL: www.sfs.gov.ua, <http://sfs.gov.ua/pro-sfs-ukraini/zavdannya--funktsii/>
21. Украина предпочла концессию портов приватизации // Порты Украины, 2018. – URL: <https://ports.com.ua/news/ukraina-predpochla-kontsessiyu-portov-privatizitsii-omelyan>
22. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 року № 436-IV. – URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/436-15/page>.
23. Закон України «Про концесії» № 997-IV від 16.07.1999 року. – URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997-14>
24. Проект Закону України «Про концесії» 2018 року. – URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JH69P00A.html
25. Гошовский И., Муравский А. Рада приняла закон о концессиях: реакция участников портового рынка [Электронный ресурс] // Порты Украины, 2018. – URL: <https://ports.com.ua/articles/rada-prinyala-zakon-o-kontsessiyakh-reaktsiya-uchastnikov-portovogo-rynka>
26. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні Адміністрації морських портів України» від 18.12.2015 №541. – URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1608-15>

REFERENCES

1. *The World Bank (2017). World Bank Group data [in English].*
2. *Ilnickij, K. Pochem rynek portovyh uslug? [How much for market of port services?]. «Dengi i porty» (Money and ports), 2017 [in Russian].*
3. *Zakon Ukrayini «Pro morski porti Ukrayini» (2012) [Law of Ukraine «About Sea Ports of Ukraine»] [in Ukrainian].*
4. *Ilnickij, K. (2017). Pochti 2 mlrd dollarov dohoda sgeneriroval rynek uslug v portah Ukrainy [Port market of Ukraine generated almost 2 billion dollars of revenue]. Porty Ukrainy [Ports of Ukraine] [in Russian].*
5. *Acciaro, M. (2013). A Critical Review of Port Pricing Literature: What Role for Academic Research? The Asian Journal of Shipping and Logistics, 29, 2, 207-228 [in English].*
6. *Acciaro, M. (2017) Current development in port pricing. International Journal of Transport Economics, 44, 511-515 [in English].*
7. *Achmadi, T. (2017). Study of Port Tariff Structure and Port Pricing Approach. Applied Mechanics and Materials, 862, 226-231 [in English].*
8. *Meersman H. Strandenæs S., E. deVoorde. (2014). Port Pricing: Principles, Structure and Models: discussion paper. Norwegian school of economics [in English].*
9. *Bandara Y.M., Nguyen H.O., Chen S.L. (2013). Determinants of Port Infrastructure Pricing. The Asian Journal of Shipping and Logistics, 29, 187-206 [in English].*
10. *Van Den Berg, R., De Langen, P.W., Van Zuijlen, P. (2017). Revisiting port pricing; a proposal for seven port pricing principles. WMU Journal of Maritime Affairs, 16, 3, 421-438 [in English].*
11. *Trujillo, L., Nombela, G. (1997). Privatization and regulation of the sea port industry. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria [University of Las Palmas, Gran Canaria] [in English].*
12. *Haralambides H., Gujar G. (2011). The Indian dry ports sector, pricing policies and opportunities for public-private partnerships. Research in Transportation Economics, 33(1), 51-58 [in English].*
13. *Vukic, L. Peronja, I., Sliskovic, M. (2018). Port Pricing in the North Port of Split: A Comparative Analysis. Transactions on maritime science, 1, 59-70 [in English].*
14. *Kibik, O.M. (2005). Teoriya i metodologiya cinoutvorenniya v morskikh torgovelnih portah: monografiya [Theory and methodology of pricing in sea commercial ports: monograph]. O.: ONMU [in Ukrainian].*

15. Yarova, N.V., Vorkunova O.V., Ryabovolenko N.V. (2016) *Rozrobka ta obchislennya tarifiv portovih robot i poslug [Elaboration and calculation of port tariffs]*. Zb. nauk. prac Dnipropetrovskogo nacionalnogo universitetu zaliznichnogo transportu im. akad. V. Lazaryana «Problemi ekonomiki transportu» [Scientific journal of Dnipropetrovsk National University of railway transport name of the academician V. Lazaryan «Problems of transport economics»], 12, 22-28 [in Ukrainian].
16. Popov, V.V. (2013). *Zarubezhnaya praktika portovogo cenoobrazovaniya [International practice of port pricing]*. Porty Ukrainy [Ports of Ukraine], 1, 58-60 [in Russian].
17. *Oficialnyj sayt GP «Administraciya Morskih Portov Ukrainy» (2018). Missiya predpriyatiya [Official site of the SE «Ukrainian Sea Ports Administration». Mission of Enterprise] [in Russian]*.
18. Ilnickij, K. (2017). *Skolko zernovyh terminalov postroili v 2017 godu i kakie prognozy na 2018-j [How many terminals were constructed in 2017 and what forecast on 2018]*. Porty Ukrainy [Ports of Ukraine] [in Russian].
19. Ilnickij, K. (2017). *Obemy bunkerovki v ukrainskih portah sokratilis v desyat raz. [Bunkering volumes in the Ukrainian ports were reduced ten times]*. Porty Ukrainy [Ports of Ukraine] [in Russian].
20. *Oficialnyj sayt Gosudarstvennoj fiskalnoj sluzhby Ukrainy (2018) [Official site of State Fiscal Service of Ukraine] [in Ukrainian]*. Retrived from www.sfs.gov.ua, <http://sfs.gov.ua/pro-sfs-ukraini/zavdannya--funktsii/>
21. *Ukraina predpochla koncessiyu portov privatizacii (2018) [Ukraine preferred port concession not privatization]*. Porty Ukrainy [Ports of Ukraine]. Retrived from <https://ports.com.ua/news/ukraina-predpochla-kontsessiyu-portov-privatizitsii-omelyan> [in Russian].
22. *Gospodarskij kodeks Ukrayini (2013) [Economic Code of Ukraine] [in Ukrainian]*.
23. *Zakon Ukrayini «Pro koncesiyi» (1999) [Law of Ukraine «About Concessions»] [in Ukrainian]*. Retrived from <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997-14>
24. *Proekt Zakonu Ukrayini «Pro koncesiyi» (2018) [Project of Law of Ukraine «About Concessions»]*. Retrived from http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JH69P00A.html [in Ukrainian].
25. Goshovskij, I., Muravskij ,A. (2018). *Rada prinyala zakon o koncessiyah: reakciya uchastnikov portovogo rynka [Council accepted of the Low about concessions: reaction of port market' participants]*. Porty Ukrainy [Port of Ukraine]. Retrived from <https://ports.com.ua/articles/rada-prinyala-zakon-o-kontsessiyakh-reaktsiya-uchastnikov-portovogo-rynka> [in Russian].

26. *Nakaz Ministerstva infrastrukturi Ukrayini (2015) «Pro zatverdzhennya tarifiv na poslugi iz zabezpechennya dostupu portovogo operatora do prichalu, sho perebuvaє u gospodarskomu vidanni Administraciyi morskikh portiv Ukrayini»* [Order of the Infrastructure Ministry of Ukraine «About the statement of tariffs for services in ensuring access of the port operator to the berth which is under economic authority of Ukrainian Sea Port Administration»]. Retrived from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1608-15> [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 19.11.2018

Посилання на статтю: Жихарева В.В., Ксандинов Н.Т. Формирование тарифных ставок на погрузочно-разгрузочные работы в портах Украины в условиях либерализации и государственно-частного партнерства // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2018. № 4. С. 40-59. DOI: 10.31375/2226-1915-2018-4-40-58.

Reference a JournalArtic: Zhikhareva, V.V., Ksandinov, N.T. (2018). Buildup of cargo handling tariffs in ukrainian ports in conditions of liberalization and public-private partnership. Development of management and entrepreneurship methods on transport, 40-59. DOI: 10.31375/2226-1915-2018-4-40-58.