



УДК 338.5:656.615

АНАЛИЗ МОДЕЛЕЙ ФОРМИРОВАНИЯ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ НА УСЛУГИ МОРСКИХ ПОРТОВ

Ю. А. Григорьева

аспирант, ассистент кафедры организации перевозок и управления на транспорте,
Государственный морской университет им. адмирала Ф. Ф. Ушакова, Новороссийск
E-mail: y9788@mail.ru



Введение. Самой сложной проблемой регулирования портовых услуг является определение методологических подходов к установлению тарифов на услуги по перевалке грузов в портах. Большая часть существующих методов формирования тарифов на услуги морских портов либо не подходит для практической реализации во всех портах России, либо в действительности приносит гораздо меньше выгод, чем ожидалось. Одна из причин этих тенденций кроется в отсутствии единого оптимального метода, который бы стремительно снижал расходы морских портов. В статье рассматривается значение формирования эффективного метода и модели тарифообразования в морских портах. **Методы.** Методы и модели тарифообразования в морских портах представляют собой различные приемы и способы, с помощью которых предприятия морского транспорта реализуют поставленные им цели и избранные стратегии тарифообразования. Каждому конкретному предприятию с определенной политикой тарифообразования присуща определенная модель, каждая из которых обладает рядом положительных и отрицательных сторон. К наиболее актуальным моделям можно отнести следующие: вертикально-интегрируемая модель, модель независимых производителей портовых услуг, конкурентная модель. Сущность каждой из рассмотренных моделей формирования тарифа позволяет выявить наиболее выгодные условия для разработки единой оптимальной модели формирования тарифа и методики расчета себестоимости погрузочно-разгрузочных работ. **Результаты.** Результатами данной работы являются детальный анализ наиболее актуальных моделей формирования тарифа на услуги морских портов, выявление их положительных и отрицательных сторон, что необходимо для разработки единой модели, применимой во всех морских портах России.

Ключевые слова: тарифообразование, модели тарифообразования, методы тарифообразования.

Введение

В настоящее время для нашей страны одним из наиболее актуальных является вопрос низкой конкурентоспособности отечественных морских портов. Действительно, многие порты до сих пор не умеют и не могут быть конкурентоспособными, а лидирующее положение на рынке определяется или поддержкой государства, или отношением к реализации услуг.

Как известно, одним из наиболее значимых факторов, определяющих высокую конкурентоспособность портов, выступает соответствующий уровень тарифа на услуги портов, позволяющий вести конкурентную борьбу с морскими портами по оказанию аналогичных услуг.

Самой сложной проблемой регулирования портовых услуг является определение методологических подходов к установлению тарифов на услуги по перевалке грузов в портах.

В экономической литературе описано достаточно большое количество методов ценообразования, применяющихся как зарубежными, так и российскими морскими предприятиями на практике. Но достаточно сложно представить всю совокупность методов ценообразования, классифицированных по определенным признакам.

На сегодняшний день существует большое количество методов формирования тарифов, но единого оптимального метода, который бы стремительно снижал расходы морских портов, так и не разработано. Следовательно, нет единой модели и единого метода формирования тарифа на услуги по перевалке грузов в портах, который бы обеспечивал снижение уровня тарифа.

Это особенно актуально в нынешних российских условиях, когда вследствие снижения покупательной способности и увеличивающейся конкуренции на рынке для успешной деятельности морских портов наибольшее значение приобретает выбор эффективного метода и модели тарифообразования.

Методы

Устанавливая цены на услуги по перевалке грузов, порт сталкивается с проблемой позиционирования данных услуг. Морской порт должен принять решение о позиционировании новых видов услуг по показателям качества и тарифу.

Сегодня в практике формирования цен (тарифов) существует большое множество моделей формирования, каждая из которых обладает рядом положительных и отрицательных сторон и которая присуща конкретному предприятию с определенной политикой ценообразования.

Общепринятая классификация моделей в тарифообразовании включает в себя следующие направления:

- 1) вертикально-интегрируемая модель;
- 2) горизонтально-интегрируемая модель;
- 3) конкурентная модель;
- 4) модель независимых производителей;
- 5) модель затратного ценообразования и т.д.



Многие из моделей взаимосвязаны. Исследование работ по формированию тарифной политики в морских портах позволяет прийти к выводу, что это явление динамично и каждой существующей модели свойственны определенные стратегические, тактические и операциональные действия (некие мини-модели внутри каждой модели).

На сегодняшний день основной проблемой в морских портах остается выбор оптимального метода формирования тарифной политики, а также единой методики построения тарифа на услуги, оказываемые морскими портами, поэтому морскому порту необходимо четко представлять структуру и содержание процесса формирования тарифа. Для этой цели требуется обращение к существующим моделям формирования и исследовать каждую из них.

Под моделированием понимается создание моделей исходного состояния преобразуемого процесса или объекта, моделей желаемого состояния на конец планируемого периода и модели перехода из одного состояния в требуемое.

Под моделью понимается упрощенное представление реального устройства и/или протекающих в нем процессов, способного воспроизводить или изменить их так, что появляется возможность получить новую информацию о данных процессах. Разработанная модель дает возможность отчетливо видеть внутреннюю структуру изучаемого процесса, систему факторов, влияющих на нее, ресурсное обеспечение развития.

Изучая типы моделей тарифообразования, понимаем, что рассматривать их нужно с позиции практической ценности.

С теоретических позиций формирование оптимальной модели формирования тарифа на услуги портов целесообразно представить на основе проектирования вертикально-интегрируемой модели, модели независимых производителей портовых услуг и конкурентной модели. Выбор определяется путем изучения трех соответствующих сегментов рынка и их моделей.

Задачи формирования единой модели тарифообразования для морских портов представлены с единых позиций, в основе которых лежит принцип определения ценности услуг факторами функционирования отраслей: процессами реструктуризации, спросом, предложением и государственным регулированием. Концепция формирования тарифной политики морских портов сформирована на основе анализа влияния этих факторов на модель ценообразования.

При всем разнообразии моделей формирования цен реформа отрасли всегда затрагивает практику ценообразования. Однако и при самой либеральной модели, как правило, наряду с рыночным ценообразованием в отрасли существуют

сферы ценового регулирования. В случае если регулируемое ценообразование преобладает, уровень цен конкурентного рынка в существенной мере зависит от уровня регулируемых цен.

Вертикально-интегрируемая модель отражает стремление к усилению конкурентоспособного положения фирмы (компании/предприятия) и снижению издержек.

Модель независимых производителей портовых услуг характеризуется стремлением независимых компаний (стивидорных компаний) к привлечению частных инвестиций, снижению портовых издержек, увеличению объема оказываемых услуг.

Конкурентная модель отражает стремление к сокращению издержек производителей портовых услуг, повышает инвестиционную привлекательность морских портов (то есть максимально определяет, какое влияние на прибыль могут оказать дополнительные инвестиции в конкретный вид портовой деятельности в краткосрочной перспективе).

В изучении формирования модели тарифообразования большое значение имеет совокупность составляющих элементов всех трех моделей.

Исследуя вертикально-интегрированную модель, можно отметить, что практически все цены регулируются государством. В отсутствие свободного рынка цены оторваны от спроса и предложения и формируются директивно [1]. Они рассчитываются на основе издержек.

Ценообразование на основе издержек предусматривает включение в цены (тарифы) всех затрат компании (предприятия), в результате чего у нее снижаются стимулы к повышению эффективности работы. На свободном же рынке цены устанавливаются исходя из спроса и предложения и могут не учитывать фактических издержек компании. Тем самым риски, связанные с неэффективностью работы предприятия, лежат на продавце, а не на покупателе.

Исследуя данный вид модели, возникает необходимость в четком представлении общих стратегических, тактических и операциональных действий (задач) модели.

В основу вертикально-интегрируемой модели формирования тарифа выбраны следующие наиболее оптимальные стратегические, тактические и операциональные принципы (действия).

1. Стратегические принципы:

– снижение издержек на производство погрузочно-разгрузочных работ. Данный пункт является одним из ключевых моментов в формировании тарифа и тарифной политики в целом, поскольку изучение себестоимости производства и оказания портовых услуг (элементов затрат и калькуляционные статьи расходов) позволяет дать более точную оценку уровня показателей



прибыли и рентабельности, достигнутого в морском порту. Снижение себестоимости услуг (издержек) позволит повысить данный уровень, темпы расширенного воспроизводства, финансового состояния хозяйствующих субъектов [2];

– усиление конкурентоспособного положения порта. Данная стратегия обладает способностью изыскивать и создавать условия для снижения затрат производства услуг на обеспечение факторами производства – капиталом, рабочей силой, портовым оборудованием, энергией на единицу производимых услуг, создавать и удерживать технологическое превосходство над другими портами-конкурентами, что требует своевременного обновления применяемых технологий;

– рост объема оказываемых услуг. Данная цель вытекает из предыдущей цели. Рост объема оказываемых услуг возможен лишь в том случае, если морской порт занимает лидирующие позиции на рынке портовых услуг. При этом рост объема услуг напрямую зависит от роста производительности порта. С увеличением производительности появляется возможность оказывать непосредственное влияние на эффективное производство и воздействовать на различные показатели деятельности порта: объем производства и реализации товара, уровень себестоимости и коммерческих издержек, показатели оборачиваемости и ряд других [2];

– улучшение качества обслуживания клиентов. В настоящее время основным конкурентным преимуществом как порта, так и любого другого предприятия являются стандарты качества обслуживания клиентов порта. Поскольку себестоимость услуг, оказываемых портом, зависит от их объемов, при увеличении которых происходит ее снижение в результате действия эффекта масштаба, то для привлечения клиентов и обеспечения на этой основе роста объемов предоставляемых услуг необходимо постоянно повышать качество обслуживания, которое характеризуется рядом показателей, а именно: средней длиной очереди; средним временем пребывания в порту, средним временем ожидания, что привлекает клиентов и увеличивает объемы услуг; количеством потерянных клиентов и т.д. Вместе с тем применение теории массового обслуживания необходимо для повышения качества принимаемых решений не только при функционировании портов, но и при их создании, которые направлены на снижение себестоимости услуг.

2. Тактические действия:

– экономия на масштабах производства и загрузке имеющихся мощностей. Это возможность, позволяющая крупным портам производить услуги с меньшими издержками, по сравнению с небольшими портами. Экономия,

обусловленная ростом масштаба деятельности данного порта, достигается вследствие неделимости/невозможности использования частями производственных факторов или разделения труда;

– достижение более благоприятных условий для осуществления портовых услуг. Достигается путем совершенствования связи между технологическим процессом порта с внешними и внутренними условиями (факторами);

– повышение надежности техники, повышение коэффициента использования техники, модернизация перегрузочного оборудования. Снижение издержек может произойти в результате внедрения автоматизированных систем управления, использования компьютерной техники и технологии, совершенствования обслуживания основного производства (повышения коэффициента сменности, упорядочения технологических работ, улучшения инструментального хозяйства, совершенствования организации контроля за качеством работ и продукции). Вследствие модернизации и внедрения новейшего оборудования значительное уменьшение затрат может произойти за счет увеличения норм и зон обслуживания, сокращения потерь рабочего времени, уменьшения числа рабочих, не выполняющих норм выработки. Дополнительная экономия возникает в результате внедрения автоматизированных систем управления, использования компьютерной техники и технологии, она выражается в сокращении расходов на управление и в экономии заработной платы и начислений в нее в связи с высвобождением управленческого персонала [2].

3. Операциональные действия:

– оказание услуг в рамках одного порта;

– оптимизация издержек в составе тарифа на производство портовых услуг, основанная на информации о стоимости услуг;

– разработка информационной системы безопасности;

– повышение квалификации портового персонала, а также создание единой информационно-образовательной среды обеспечения непрерывной опережающей профессиональной подготовки кадров для оказания услуг по перевалке грузов.

Результаты

Вертикально-интегрируемая модель обладает рядом плюсов и минусов (табл. 1).

Применение модели независимых производителей портовых услуг характерно для портов, которые сами решают вопросы тарифной политики (порты Финляндии). Обычно порт сдает в аренду территорию или здания, при этом заключается обычный контракт об аренде на коммерческой основе с договорной ценой.



Таблица 1

Положительные и отрицательные факторы вертикально-интегрируемой модели тарифообразования

Вертикально-интегрируемая модель	
Положительные факторы	Отрицательные факторы
Сохранение структуры	Отсутствие экономических стимулов для повышения эффективности
Возможность контроля за ценами, что является предсказуемым для потребителей и государства	Необходимость государственного финансирования

А тарифы на грузопереработку устанавливают стивидорные компании, находящиеся в договорных отношениях с портом. При этом порты сами устанавливают четыре вида портового сбора: судовой, грузовой, пассажирский и сбор за прием отходов. В данной ситуации государство является лишь ответственным за подходные пути, морские каналы вне акваторий портов. Госструктуры получают лоцманский сбор и фарватерный сбор, которые возмещают затраты на работу государственных ледоколов, маяков и навигационное обустройство морских каналов. Государство инвестирует в развитие подходных путей и каналов, железных и автодорог, транспортные зоны и т. п.

Кроме вышеупомянутых инвестиций, государство не оказывает никакой другой поддержки подобным портам. При этом морские порты не оплачивают налог с прибыли от своей деятельности.

В основу модели формирования тарифа независимых производителей портовых услуг выбраны следующие наиболее оптимальные стратегические, тактические и операционные принципы (действия).

1. Стратегические действия:

– рост доходности порта за счет продажи универсальной транспортной услуги. Возможность организации транспортировки по железной дороге и автомобильным транспортом, портовые операции в крупнейших портах России обеспечат рост доходности порта;

– расширение парка собственного железнодорожного подвижного состава за счет снижения цен на подвижной состав позволит порту увеличить объемы перевалки грузов;

– рост объема грузопотока за счет модернизации портовой и терминальной инфраструктуры;

– оказание клиентам максимально полного

спектра высококачественного обслуживания, что влечет за собой создание постоянной клиентской базы и лидирующее положение на рынке портовых услуг;

– снижение общих портовых издержек.

2. Тактические действия:

– стоимость услуг определяется в каждой отдельной сделке. Данное условие применимо при полном отсутствии госрегулирования, что позволяет независимым производителям полностью держать под контролем уровень доходности от своей деятельности;

– привлечение клиентов за счет неформальных связей высшего менеджмента порта. Такие действия позволят руководству порта создать особые внимательные отношения к их клиентам, что приведет к получению многократного эффекта и клиент вновь и вновь станет обращаться за услугами к данному порту [3];

– увеличение объема оказываемых услуг за счет повышения качества обслуживания. Сервис является не послепродажным обслуживанием, а маркетинговой стратегией. Осуществление данных тактических действий принесет порту больше прибыли, чем внедрение нового оборудования или развитие новых видов услуг по перевалке грузов в порту;

– поиск новых источников дохода путем диверсификации в новые виды услуг.

3. Операционные действия:

– разработка новых проектов и освоение новых направлений международного сотрудничества;

– разработка новых видов услуг, а также развитие комплексной услуги «от двери до двери»;

– повышение качества обслуживания.

Данная модель имеет как положительные, так и отрицательные факторы (табл. 2).

Таблица 2

Положительные и отрицательные факторы модели тарифообразования независимых производителей портовых услуг

Модель независимых производителей портовых услуг	
Положительные факторы	Отрицательные факторы
Привлечение частных инвесторов при минимальных структурных изменениях	Необходимость выдачи долгосрочных государственных гарантий
Возможность контроля за ценами – предсказуемость для потребителей и государства	Высокий риск для госбюджета



Конкурентная модель предполагает либерализацию цен в потенциально конкурентных сферах и сохранение ценового регулирования в сферах естественных монополий. Однако на практике во многих странах допускаются некоторые исключения из этой идеальной схемы: освобождая цены генерирующих и сбытовых компаний, государство оставляет за собой право регулировать их в некоторых частных случаях. Подобный подход характерен и для реформы в России.

В основу конкурентной модели формирования тарифа выбраны следующие наиболее оптимальные стратегические, тактические и операциональные принципы (действия).

1. Стратегические действия:

- обеспечение максимально высокой конкурентоспособности портовых услуг – возможно при внедрении современного оборудования, высокого и досрочного обслуживания клиентов;
- эффективное использование производственного потенциала порта;
- достижение выгодного соотношения между грузопотоком совокупности взаимосвязанных причалов порта и пропускной способностью их кордонного грузового фронта;
- определение объема оказываемых услуг, выбор целевого рынка.

2. Тактические действия:

- достижение стабильной привлекательности портовых услуг в восприятии клиентурой;
- внутренний контроль за деятельностью порта, ценами и прибылью;
- оптимизация грузопотока как объемного измерителя загрузки портов;
- установление взаимного соответствия грузов и причалов, что является следствием оптимизации грузопотока;
- расчет пропускной способности причалов по родам грузов;
- прозрачность формирования доходной и расходной частей.

3. Операциональные действия:

- создание конкурентоспособности собственных услуг по перевалке грузов в порту;
- снижение себестоимости портовых услуг;
- предоставление необходимой и полной информации о качестве и сроках предоставляемых портом услуг;
- создание эффективной системы взаимодействия порта и органов государственного регулирования.

Конкурентная модель также обладает рядом положительных и отрицательных сторон (табл. 3):

Таблица 3

Положительные и отрицательные факторы конкурентной модели тарифообразования

Конкурентная модель	
Положительные факторы	Отрицательные факторы
Наличие стимулов для повышения эффективности работы порта	Необходимость значительных преобразований в сфере портовых услуг
	Коррекция уровня цен до экономически обоснованного уровня

Применение конкурентной модели в отдельных отраслях позволяет ограничивать производственные рынки от чрезмерного административного вмешательства, что способствует созданию прозрачного механизма тарифообразования, а также ведет к сокращению издержек производителей, повышает инвестиционную привлекательность многих отраслей и России в целом.

Таким образом, чтобы создать возможность снижения тарифов на перевалку грузов, требуется разработка оптимальной модели формирования тарифа и методики расчета себестоимости погрузочно-разгрузочных работ.

В этих условиях разработка научно обоснованной модели формирования тарифа на услуги, оказываемые морским портом, позволит повысить инвестиционную привлекательность порта, усилить его конкурентоспособное поло-

жение, а самое важное – снизить портовые издержки и увеличить объем оказываемых портом услуг.

Список литературы

1. Иванов М. Ю. Методические основы развития и повышения конкурентоспособности российских морских портов : дис. ... канд. экон. наук. Новороссийск, 2000. 40 с.
2. Орловская Т. Н. Методы формирования и регулирования тарифного стиля автотранспортного предприятия в условиях неустойчивой конъюнктуры рынка : дис. ... канд. экон. наук. СПб., 2005. 35 с.
3. Кент П. Э. Мониторинг конкурентоспособности рынка портовых услуг : дис. ... канд. экон. наук. НИПиВП при Университете штата Луизиана США, 1999. 39 с.



The Analysis of Models of Formation of Tariff Policy on Services of Seaports

Yu. A. Grigorieva

Postgraduate Student, Assistant, Department of Transportations Organization and Management on Transport, State Sea University named after admiral F. F. Ushakov, 93, Lenin avenue, Novorossiysk, 353920 Russia
E-mail: y9788@mail.ru

Introduction. The most complex problem of regulation by port services is definition of methodological approaches to establishment of tariffs for services in transfer of freights in ports. The most part of existing methods of formation of tariffs for services of seaports or isn't suitable for practical realization in all ports of Russia, or actually brings much less benefits, than it was expected. One of the reasons of these tendencies is covered in lack of a uniform optimum method which promptly would cut expenses of seaports. In article value of formation of an effective method and tariff setting model in seaports is considered. **Methods.** Methods and tariff setting models in seaports represent various receptions and ways by means of which the enterprises of sea transport realize the purposes set by it and the chosen strategy of tariff setting. With a certain policy of tariff setting a certain model is inherent in each concrete enterprise, each of which possesses a number of positive and negative sides. It is possible to carry the following models to the most actual models: vertically integrated, model of independent producers of the port services, competitive model. The essence of each of the considered models of formation of a tariff gives the chance to identification of the most favorable conditions for development of uniform optimum model of formation of a tariff and method of calculation of cost of loading and unloading works. **Results.** Result of this work is the detailed analysis of the most actual models of formation of a tariff for services of seaports, identification of their positive and negative sides that is necessary for development of the uniform model, applicable Russia in all seaports.

Key words: tariff setting, tariff setting models, tariff setting methods.

References

1. Ivanov M. Ju. *Metodicheskie osnovy razvitiya i povyshe-niya konkurentosposobnosti rossijskih morskikh portov.* Diss. kand. ekon. nauk [Methodical bases of development and increase of competitiveness of the Russian seaports. Cand. econ. sci. diss.]. Novorossiysk, 2000. 40 p.
2. Orlovskaja T. N. *Metody formirovaniya i regulirovaniya tarifnogo stilja avtotransportnogo predpriyatija v us-lovijah neustojchivoj konjunktury rynka.* Diss. kand. ekon. nauk [Methods of formation and regulations of tariff style of the motor transportation enterprise in the conditions of unstable market condition. Cand. econ. sci. diss.]. St. Petersburg, 2005, 35 p.
3. Kent P. Je. *Monitoring konkurentosposobnosti rynka portovyh uslug.* Diss. kand. ekon. nauk [Monitoring of competitiveness of the market of port services. Cand. econ. sci. diss.]. NIPiVP, Luisianna University, USA, 1999. 39 p.

УДК 336.531.2

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ КЛИМАТ В РОССИИ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ИНВЕСТИЦИОННУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КОМПАНИЙ ТЭК

И. Т. Садеков

аспирант кафедры экономики и менеджмента, Московский городской педагогический университет
E-mail: sadekov-ilyas@mail.ru



Введение. Более 10 лет Правительством Российской Федерации решается вопрос улучшения инвестиционного климата. Несмотря на это, он остается неблагоприятным, а рейтинг инвестиционной привлекательности Российской Федерации имеет негативную тенденцию. **Теоретический анализ.** Инвестиционная деятельность компаний ТЭК сопряжена с множеством проблем, связанных как с организацией и планированием данного процесса внутри организации, так и с взаимодействием всех внешних участников этой деятельности, включая и вопросы привлечения требуемого внешнего финансирования. **Результаты.** Меры по стимулированию прямых иностранных инвестиций не имеют практического характера и не решают основных проблем,

таких как коррупция, неразвитая инфраструктура, отсутствие льготного налогообложения, политические риски. На этом фоне с учетом повышенных политических рисков в нефтегазовой отрасли количество проектов с участием иностранного капитала незначительно. Рейтинг инвестиционной привлекательности Российской Федерации имеет негативную тенденцию. **Выводы.** В настоящий момент предпринятые Правительством РФ действия по улучшению инвестиционного климата не приводят к желаемым результатам. Данная тенденция связана с отсутствием фактических изменений в сопровождении инвестиционных процессов, а также с отсутствием целостной программы стимулирования прямых иностранных инвестиций. Так как про-