

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КАК ФАКТОР СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КАМЧАТСКОГО КРАЯ*

Ольга Вячеславовна НЕДОЛУЖКО

кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и менеджмента,
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток, Российская Федерация
technosorb@mail.ru

История статьи:

Принята 14.09.2015

Одобрена 28.09.2015

УДК 33:338

JEL: R13

Ключевые слова: морские
грузоперевозки, транспортные
тарифы, портовые сборы,
мультимодальные перевозки

Аннотация

Предмет. В связи с тем, что низкий уровень социально-экономического развития Камчатского края препятствует реализации его миссии как форпоста экономической безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе, проблема совершенствования тарифной политики региона и, как следствие, повышения эффективности его экономики является в настоящее время актуальной.

Цели. Выявление проблемных областей в тарифной политике морских грузоперевозок.

Методология. С помощью метода сравнительного анализа на основе статистических и отчетных данных проведен анализ тарифной политики Камчатского края в сопоставлении со среднероссийским уровнем.

Результаты. На основе выделения совокупности составляющих тарифной политики, наиболее значимыми из которых являются ставки портовых сборов, а также стоимость доставки контейнеров железнодорожным и морским транспортом, проведен анализ тарифной политики Камчатского края в сопоставлении со среднероссийским уровнем. Сформированы выборки продовольственных и непродовольственных товаров, позволяющие оценить уровень цен по России в целом и по регионам, в том числе и в Камчатском крае. Выполнено сопоставление стоимости доставки контейнерных грузов из Китая в Камчатский край и другие регионы России, а также сравнение ставок портовых сборов в Петропавловске-Камчатском со ставками других портов.

Выводы. Сделан вывод о высоком удельном весе транспортных тарифов в структуре конечной цены продукции, ввозимой в Камчатский край, что обусловлено неудовлетворительным состоянием транспортного комплекса региона в целом и негативно сказывается на уровне социально-экономического развития края. В качестве возможных способов решения проблемы предлагается обновление парка судов, использование мультимодальных перевозок одним логистическим оператором, а также совершенствование тарифной политики.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2015

Введение в проблему

Камчатский край является стратегически значимым регионом Российской Федерации с позиции представления геополитических интересов России в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Препятствием на пути использования специфического географического положения региона является низкий уровень его социально-экономического развития. Выявление проблемных областей в экономике региона и, как следствие, повышение ее эффективности являются, таким образом, актуальной задачей государственного управления российской экономикой.

* Автор выражает глубокую признательность доктору экономических наук, профессору Р.С. Близкому за детальное рассмотрение рукописи и ценные замечания.

В качестве одной из наиболее значимых проблем экономики региона может рассматриваться негативное влияние на конечные цены реализуемой в крае продукции высоких транспортных расходов, что связано как с географической удаленностью региона, так и с неэффективной тарифной политикой в сфере морских грузоперевозок. Определение эффективности тарифной политики в области грузоперевозок и разработка предложений по ее совершенствованию позволят выявить резервы устранения сдерживающих факторов социально-экономического развития Камчатского края.

Проблема развития системы портовых сборов и повышения эффективности российских портов анализировалась в работах ученых-экономистов

И.К. Ахполова¹, Е.В. Бабкина², А.Н. Ефанова [1], В.Г. Забелина³, В.И. Краева [2], В.В. Попова [3] и др. Работы этих ученых и практиков позволили сформировать научный фундамент в области обоснования тарифов перевозок грузов с учетом не только воздействия рыночных регуляторов, но и важной роли государственного регулирования тарифов на грузоперевозки.

Научные основы совершенствования ценообразования и калькулирования себестоимости как базы установления тарифов на транспорте были рассмотрены в работах ряда зарубежных авторов – Д. Дрю [4], У. Гроссмана [5], Л. Кендалла [6], А. Керра [7], а также отечественных авторов Е.Б. Айзенберга [8], В.П. Коломойцева [9], Н.И. Миськевич [10], Б.И. Шафиркина [11]. Современные подходы к повышению эффективности тарифной политики и ценообразования в портах рассматриваются в работах К. Баттона [12], Э. Беннатана [13], Э. Буза [14], Т. Доуда [15], Дж. Дженссона [16], П. Иоанноу [17], С. Мейрика [18, 19], С. Стреднеса [20], У. Тэлли [21], Б. Томаса [22].

В научном плане проблема заключается в том, что вопрос эффективности тарифной политики в области грузоперевозок и ее влияния на неравномерность социально-экономического развития удаленных регионов в достаточной мере не изучен.

Цель исследования, таким образом, состоит в том, чтобы выявить проблемные области в тарифной политике морских грузоперевозок. Задачи исследования включают:

- общий обзор транспортного комплекса Камчатского края;
- сопоставление цен на различные виды товаров в Камчатском крае и в среднем по России и анализ их динамики;
- сравнительный анализ тарифов на перевозки грузов по регионам России;
- разработку предложений по оптимизации затрат на грузовые перевозки.

Основным методом, используемым в исследовании, является сравнительный анализ на основе статистических и отчетных данных.

¹ Ахполов И.К. Новая тарифная система – реальная составляющая эффективности // Российские естественные монополии: задачи и решения: материалы научно-практической конференции. М.: ИПЕМ, 2006. С. 26–30.

² Бабкин Е.В., Мартынов А.Л. Международные фрахтовые и транспортные операции. СПб.: СПГУВК, 2002. 204 с.

³ Забелин В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле. М.: РосКонсульт, 2000. 256 с.

Методология авторского исследования основывается на следующих основных положениях.

Во-первых, специфика социально-экономического развития удаленных регионов состоит в том, что определяющим фактором в данном случае является общее состояние транспортного комплекса, отвечающего за обеспечение остальных отраслей таких регионов.

Во-вторых, общее состояние транспортной отрасли оценивается с учетом эффективности тарифной политики. Сравнение тарифной политики в таких регионах и в стране в целом позволяет выявить проблемные места.

Состояние транспортного комплекса Камчатского края

Камчатка – один из самых удаленных субъектов от столицы России, который не имеет внешних сухопутных коммуникаций. Ведущее место в осуществлении внешних грузопотоков на Камчатке принадлежит морскому транспорту и морским портам, которые обеспечивают около 83% всего грузооборота края. В последние 12 лет морские перевозки в крае, осуществляемые собственным транспортом, сократились почти в двадцать раз и обеспечиваются в основном судами Приморского и Дальневосточного морских пароходств.

В настоящее время перевозку грузов в портопункты побережья Камчатки осуществляют небольшие частные компании и суда Дальневосточного и Сахалинского морских пароходств.

Вся территория Камчатского края отнесена к районам с ограниченным сроком завоза грузов (продукции). В то же время Усть-Большерецкий, Мильковский муниципальные районы Камчатского края имеют круглогодичное автомобильное сообщение с краевым центром, где расположен морской порт Петропавловск-Камчатский. Наиболее доступным видом грузового транспорта является морской. Доля грузооборота морского транспорта в общем грузообороте Камчатского края составляет 84,5%.

Тарифы на грузовые перевозки оказывают влияние как на стоимость продуктов, ввозимых в Камчатский край и реализуемых на экспорт, так и на стоимость продукции, движение которой осуществляется в рамках товарного обмена с другими регионами Российской Федерации.

Данные по грузообороту по видам транспорта в Камчатском крае в 2014 г. представлены в табл. 1.

Таблица 1

Грузооборот транспорта в Камчатском крае

Показатель	Декабрь 2014 г.			Январь – декабрь 2014 г.	
	Значение, т-км	К декабрю 2013 г., %	К ноябрю 2014 г., %	Значение, т-км	К январю – декабрю 2013 г., %
Грузооборот транспорта, всего	111 367,8	79,8	107,1	1 416 299,6	87,5
В том числе морского	96 235,1	77,4	104,7	1 273 042,4	86,5

Источник: Социально-экономическое положение Камчатского края за январь – декабрь 2014 г. // Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Камчатскому краю. URL: http://kamstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/kamstat/resources/.

В январе – декабре 2014 г. грузооборот транспорта составил 1 416,3 млн т-км и снизился по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года на 12,5%.

Общие сведения о динамике тарифов на грузовые перевозки представлены в табл. 2.

Анализ данных, представленных в табл. 2, позволяет сделать вывод о том, что тарифы на перевозку грузов морским транспортом неуклонно растут. Исключением является 2011 г., когда произошло снижение тарифов на 32,9%.

Таким образом, наибольшее значение для внешних грузоперевозок, а значит, и уровня развития региона в целом имеет состояние морского транспорта, которое характеризуется высоким уровнем тарифов.

Динамика цен на продукцию в Камчатском крае и тарифы на перевозку грузов

Соотношение цен на основные продовольственные товары, реализуемые на территории Камчатского края, со средним уровнем цен на аналогичные товары по России представлено в табл. 3.

Таблица 2

Индексы тарифов на грузовые перевозки в 2007–2014 гг., %

Показатель	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Транспорт общего пользования	121,6	118,7	117	92,5	89,5	121,8	99,5	101,8
Морской транспорт, всего	144,5	114,6	103,3	104,8	67,1	108,8	114,4	100,0
В том числе каботажное сообщение	144,5	114,6	103,3	104,8	67,1	108,8	114,4	100,0

Источник: Индексы тарифов на грузовые перевозки основными видами транспорта // Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Камчатскому краю. URL: http://kamstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/kamstat/resources/f8bc2a8047312d579036b887789c42f5/Индексы+тарифов+на+грузовые+перевозки+основными+видами+транспорта.docx.

Таблица 3

Сравнительный анализ цен на отдельные виды продовольственных товаров в Камчатском крае и в целом по Российской Федерации

Продовольственные товары	Российская Федерация, руб./кг	Камчатский край, руб./кг	Камчатский край / Российская Федерация, %
Свинина (кроме бескостного мяса)	278,32	419,01	150,55
Куры (кроме куриных окорочков)	140,15	209,32	149,35
Рыба мороженая неразделанная	120,11	110,22	91,77
Масло сливочное	373,05	374,71	100,44
Молоко питьевое цельное пастеризованное 2,5–3,2% жирности	44,94	77,26	171,92
Сыры сычужные твердые и мягкие	416,4	528,19	126,85
Яйца куриные, 10 шт.	63,33	92,78	146,50
Сахар-песок	55,19	70,05	126,93
Хлеб и булочные изделия из пшеничной муки	59,74	109,77	183,75
Рис шлифованный	60,43	64,47	106,69
Картофель	31,69	35,82	113,03
Яблоки	87,52	180,03	205,7

Источник: составлено автором по данным Федеральной службы государственной статистики. URL: <http://cbsd.gks.ru>.

Анализ данных, представленных в табл. 3, показывает, на сколько выше уровень цен в Камчатском крае в сравнении со средним по стране. Для большинства товаров этот разрыв составляет порядка 30–50%, а в отношении отдельных видов товаров достигает 70–80%.

Еще более значительный разрыв демонстрирует сопоставление цен на промышленные товары в Камчатском крае и в целом по России в январе 2015 г. (табл. 4). По большинству товаров он составляет порядка 60–80%, что также подтверждает значимость фактора территориальной удаленности

как определяющего при формировании цен на реализуемую в регионе продукцию.

Цены на основные виды продовольственных товаров, реализуемых на территории Камчатского края в 2009–2014 гг., представлены в табл. 5. Анализ этих данных позволяет сделать вывод о значительном росте цен за указанный период.

Динамика цен на продовольственные товары, реализуемые на территории Камчатского края, и динамика тарифов в морском транспорте представлены в табл. 6.

Таблица 4

Сравнительный анализ цен на отдельные товары в Камчатском крае и в целом по Российской Федерации

Товары	Российская Федерация, руб.	Камчатский край, руб.	Камчатский край / Российская Федерация, %
Ткани хлопчатобумажные бельевые, руб./м	96,04	134,23	139,76
Ткань костюмная шерстяная и полушерстяная, руб./м	599,82	566,1	94,38
Полотенце личное, руб./шт.	234,14	401,78	171,60
Сорочка верхняя мужская из хлопчатобумажных или смесовых тканей, руб./шт.	971,51	1 373,23	141,35
Пальто женское демисезонное, руб./шт.	7 913,73	12 813,75	161,92
Туфли женские модельные с верхом из натуральной кожи, руб./пара	3 193,30	4 356,12	136,41
Порошок стиральный, руб./кг	121,23	176,99	146,00
Сумка дамская с верхом из натуральной кожи, руб./шт.	5 166,42	9 720,71	188,15
Стул с мягким сиденьем, руб./шт.	2 673,75	4 141,82	154,91
Часы наручные, руб./шт.	1 427,83	893,91	62,61
Электропылесос напольный, руб./шт.	5 282,65	4 714,11	89,24

Источник: составлено автором по данным Федеральной службы государственной статистики. URL: <http://cbds.gks.ru>.

Таблица 5

Индексы цен на различные продовольственные товары в Камчатском крае в 2009–2014 гг., %

Продовольственные товары	2010 к 2009	2011 к 2010	2012 к 2011	2013 к 2012	2014 к 2013
Свинина (кроме бескостного мяса)	105,44	107,18	99,74	102,29	120,76
Куры (кроме куриных окорочков)	111,72	94,71	124,40	85,33	139,65
Рыба мороженая неразделанная	104,35	108,97	102,05	108,28	109,63
Масло и жиры	113,25	110,44	103,77	107,74	107,22
Творог нежирный	114,56	98,39	103,73	108,44	118,17
Молоко питьевое цельное пастеризованное 2,5–3,2% жирности	124,58	104,84	99,23	109,98	104,18
Сыры сычужные твердые и мягкие	121,43	102,43	95,50	115,43	121,65
Яйца куриные, 10 шт.	124,99	80,85	105,69	108,73	98,24
Сахар-песок	128,93	85,54	101,78	100,39	125,16
Хлеб и хлебобулочные изделия из пшеничной муки	112,21	107,05	106,10	109,41	105,76
Рис шлифованный	91,24	95,87	92,10	126,0	101,84
Вермишель	109,22	102,90	98,57	110,12	108,23
Картофель	120,39	108,26	106,60	112,18	93,96
Яблоки	113,88	105,93	108,61	97,69	117,64

Источник: составлено автором по данным Федеральной службы государственной статистики. URL: <http://cbds.gks.ru>.

Таблица 6

Динамика цен на продовольственные товары в сопоставлении с динамикой тарифов на морские перевозки грузов в 2009–2014 гг., %

Показатель	2010 к 2009	2011 к 2010	2012 к 2011	2013 к 2012	2014 к 2013
Индекс тарифов в морском транспорте	104,8	67,1	108,8	114,4	100
Свинина (кроме бескостного мяса)	105,44	107,18	99,74	102,29	120,76
Куры (кроме куриных окорочков)	111,72	94,71	124,4	85,33	139,65
Колбаса вареная	111,7	106,59	107,84	104,4	–
Рыба мороженая неразделанная	104,35	108,97	102,05	108,28	109,63
Масло и жиры	113,25	110,44	103,77	107,74	107,22
Творог нежирный	114,56	98,39	103,73	108,44	118,17
Молоко питьевое цельное пастеризованное 2,5–3,2% жирности	124,58	104,84	99,23	109,98	104,18
Сыры сычужные твердые и мягкие	121,43	102,43	95,5	115,43	121,65
Яйца куриные, 10 шт.	124,99	80,85	105,69	108,73	98,24
Сахар-песок	128,93	85,54	101,78	100,39	125,16
Хлеб и хлебобулочные изделия из пшеничной муки	112,21	107,05	106,1	109,41	105,76
Рис шлифованный	91,24	95,87	92,1	126	101,84
Крупа гречневая-ядрица	216,83	101,96	63,12	97,39	133,73
Вермишель	109,22	102,9	98,57	110,12	108,23
Картофель	120,39	108,26	106,6	112,18	93,96
Капуста белокочанная свежая	131,29	76,88	110,98	150,22	59,2
Яблоки	113,88	105,93	108,61	97,69	117,64

Источник: составлено автором по данным Федеральной службы государственной статистики. URL: <http://csd.gks.ru>.

На основании выполненного сравнения можно сказать, что динамика изменения цен на продовольственные товары в целом коррелирует с темпами роста тарифов на грузоперевозки, что в свою очередь позволяет сделать вывод о наличии прямой зависимости цен на реализуемую продукцию от тарифов на перевозки грузов.

Тарифы на грузоперевозки в структуре цен реализуемой продукции

Затраты на перевозку груза морским транспортом складываются из расходов на начально-конечные операции и на его транспортировку. На отдельных видах транспорта тарифы формируются особым образом. В частности, на водном транспорте ставки на начально-конечные операции наиболее высокие, а себестоимость движущей операции наиболее низкая, поскольку затраты энергии на передвижение по воде значительно ниже, чем, например, по автомобильной дороге.

Логично предположить, что высокий относительно других регионов России уровень цен в Камчатском крае в первую очередь обусловлен высоким уровнем тарифов на перевозки грузов и ставок портовых сборов в порту Петропавловск-Камчатский. До недавнего времени ставки портовых сборов регулировались на уровне федерального

законодательства, и установленные ставки для Камчатского края являлись одними из самых высоких по России. Сравнительная характеристика ставок портовых сборов самых крупных портов России для судов заграничного плавания и для каботажного плавания (накатные, наплавные суда и контейнеровозы) представлена в табл. 7.

С 2010 г. ведется политика активных изменений в законодательном регулировании деятельности субъектов естественной монополии в морских портах. Были приняты соответствующие законодательные акты, отменяющие регулирование тарифов⁴.

В Петропавловске-Камчатском, как и в ряде городов Дальнего Востока и Крайнего Севера, в настоящее время сохраняется государственное регулирование.

⁴ Об изменении регулирования деятельности субъектов естественной монополии в морских портах Владивосток, Зарубино, Посет, Находка, Восточный, Ванино: приказ Федеральной службы по тарифам от 27.12.2013 № 259-т/3; Об изменении регулирования деятельности субъектов естественной монополии в морских портах Туапсе, Новороссийск, Сочи, Ейск, Геленджик, Ростов-на-Дону, Азов, Темрюк, Таганрог: приказ Федеральной службы по тарифам от 14.08.2013 № 158-т/1; Об изменении регулирования деятельности субъектов естественной монополии в морских портах Астрахань и Махачкала: приказ Федеральной службы по тарифам от 18.06.2014 № 145-т/1; Об изменении регулирования деятельности субъектов естественной монополии в морских портах Мурманск и Архангельск: приказ Федеральной службы по тарифам от 29.12.2014 № 313-т/3.

Таблица 7
Ставки портовых сборов в крупнейших портах России, руб./1 GT*

Сбор	Петропавловск-Камчатский	Ростов-на-Дону	Приморск	Новоросси́ск	Находка	Мурманск	Калининград	Высоцк	Восточный	Владивосток	Ванино	Санкт-Петербург
	Для судов в заграничном плавании											
Корабельный сбор	11,54	5,39	2,23	2,65	6,19	6,19	3,66	2,22	3,35	6,75	3,75	2,23
Лодманский сбор												
В том числе												
– внутрипортовая проводка, за операцию	0,53	0,54	0,51	0,43	1,29	0,51	0,34	0,72	1,54	0,70	1,42	0,75
– внепортовая проводка, за каждую милло	0,26	0,14	0,10	0,13	0,21	0,10	0,08	0,32	0,32	0,53	-	0,11
Маячный сбор	0,63	0,94	0,64	1,44	0,86	1,10	1,21	1,25	0,89	0,63	0,66	0,83
Навигационный сбор	1,12	5,01	6,20	9,71	9,14	6,24	5,45	5,39	9,51	7,57	6,72	6,31
	Для судов в каботажном плавании											
Корабельный сбор	5,14	0,81	2,02	0,90	2,28	1,86	2,34	1,43	2,12	2,12	2,12	2,02
Лодманский сбор												
В том числе												
– внутрипортовая проводка, за операцию	0,43	0,08	0,08	0,08	0,10	0,06	0,10	0,32	0,05	0,05	0,23	0,15
– внепортовая проводка, за каждую милло	0,21	0,03	0,03	0,04	0,02	0,03	0,04	0,04	0,04	0,04	-	0,04
Маячный сбор	0,63	0,14	0,33	0,13	0,16	0,02	0,62	0,59	0,14	0,11	0,28	0,42
Навигационный сбор	0,57	0,75	1,24	0,05	0,21	0,58	2,73	0,45	0,22	0,22	2,6	3,16

* 1 GT – единица валовой вместимости судна.

Источник: Об утверждении ставок портовых сборов и правил их применения в морских портах Российской Федерации (с изменениями и дополнениями): приказ Федеральной службы по тарифам от 20.12.2007 № 522-т/1; Об утверждении ставок портовых сборов за услуги, оказываемые ФГУП «Росморпорт» в морских портах Российской Федерации: приказ Федеральной службы по тарифам от 12.03.2014 № 53-т/2.

Если соотносить это обстоятельство с международной практикой и с результатами реализации пилотного проекта по освобождению от ценового регулирования, реализованного в Большом порту Санкт-Петербурга, то данный фактор можно рассматривать, скорее, как негативный по отношению к результатам тарифной политики по Камчатскому краю.

Вторым компонентом затрат на перевозку груза морским транспортом является себестоимость движущей операции.

Основная часть морских грузоперевозок Камчатского края осуществляется с использованием контейнеров. Тарифы на перевозку 40-футового контейнера из Китая в различные города России представлены в табл. 8. Как видно, стоимость перевозки 40-футового контейнера в Камчатский край также находится на высоком уровне относительно остальных городов.

В целом, морские тарифы от Японии до восточного побережья Российской Федерации сравнимы с железнодорожными тарифами от портов российского Дальнего Востока до Москвы [23].

Данные о стоимости доставки контейнера из Москвы в различные города России представлены в табл. 9. По данным таблицы также можно сделать

Таблица 8

Тарифы на доставку 40-футового контейнера типа 20 GP / 40 HQ из Китая в различные города Российской Федерации

Маршрут	Срок доставки, дней	Вид доставки	Стоимость, долл. США
Гуанчжоу – Владивосток	10	М*	1 350–1 750
Гуанчжоу – Южно-Сахалинск (порт Корсаков)	22	М	2 980–4 575
Гуанчжоу – Петропавловск-Камчатский	20	М	4 500–6 500
Гуанчжоу – Иркутск (станция Батарейная)	20	М + Ж/д**	4 000–6 400
Гуанчжоу – Красноярск (станция Базаиха)	25	М + Ж/д	4 190–6 875
Гуанчжоу – Новосибирск (станция Клещиха)	28	М + Ж/д	3 850–6 300
Гуанчжоу – Сургут	28	М + Ж/д	5 750–9 450
Гуанчжоу – Челябинск (станция Челябинск-Грузовой)	30	М + Ж/д	4 640–7 640
Гуанчжоу – Екатеринбург	30	М + Ж/д	3 700–6 600
Гуанчжоу – Тюмень	30	М + Ж/д	4 750–7 690
Гуанчжоу – Москва (станция Товарная-Павелецкая)	35	М + Ж/д	4 045–6 470
Гуанчжоу – Санкт-Петербург (ЗАО «Первый Контейнерный Терминал»)	35	М	1 950–3 850

* М – морским транспортом.

** Ж/д – железнодорожным транспортом.

Источник: Как доставляем? URL: <http://www.dom-granat.com/dostavka-mebeli-iz-kitaya.html>.

Таблица 9

Тарифы на железнодорожные контейнерные перевозки из Москвы в различные города России, руб.

Станция назначения	Расстояние, км	Контейнер в 20 футов	Отправка контейнера в 20 футов (с охраной)	Отправка контейнера в 40 футов	Отправка контейнера в 40 футов (с охраной)
Архангельск	1 178	54 000	59 000	76 000	83 000
Астрахань	–	54 000	59 000	84 000	90 000
Благовещенск	7 866	97 000	107 000	186 000	196 000
Владивосток	9 181	82 000	94 000	125 000	143 000
Магадан	9 181	138 000	149 000	212 000	228 000
Находка	9 315	109 000	121 000	137 000	156 000
Новосибирск	3 216	78 000	85 000	103 000	113 000
Петропавловск-Камчатский	9 181	129 000	140 000	202 000	217 000
Ростов	1 200	45 000	49 000	81 000	86 000
Санкт-Петербург	700	49 000	52 000	74 000	78 000
Сахалин (Корсаков)	9 181	116 000	127 000	181 000	197 000
Самара (Безымянка)	1 099	46 000	50 000	67 000	74 000
Тюмень (Войновка)	2 035	63 000	69 000	88 000	97 000
Усурийск	9 072	106 000	118 000	137 000	154 000
Хабаровск	8 428	86 000	101 000	131 000	139 000

Источник: Тарифы на железнодорожные контейнерные перевозки из Москвы (3,5 т, 20, 40 футов). URL: http://www.avanttrans.ru/zhd_perevozki_

вывод о чрезмерно высоком уровне тарифов по Камчатскому краю относительно других регионов страны.

Таким образом, транспортные тарифы имеют высокий удельный вес в структуре конечной цены продукции, ввозимой в Камчатский край, что оказывает отрицательное влияние на уровень цен на реализуемую в регионе продукцию.

Предложения по оптимизации тарифной политики Камчатского края

Высокий уровень тарифов на перевозки и обслуживание судов на Дальнем Востоке, в частности, в Камчатском крае, обусловлен рядом причин. В результате приватизации порты подняли тарифы за портовые сборы и стивидорные услуги до уровня ведущих портов мира. Однако при этом они

пока не обеспечивают адекватной интенсивности обработки флота. Одной из главных причин является старое оборудование, особенно традиционная крановая техника, которая эксплуатируется в среднем уже более 25 лет. Средний возраст судов составляет 18 лет. В целом для того, чтобы в дальнейшем обеспечить высокорентабельную работу Дальневосточного флота, необходимо его обновление на 80% с доведением среднего возраста судов до 10 лет [23].

Внедостаточной степени решаются задачи подготовки и поддержания в исправном состоянии временных перегрузочных районов и запасных морских перегрузочных районов, а также обеспечения мобилизационной подготовки транспорта.

Растут ресурсоемкость перевозок и транспортные издержки экономики. Рост себестоимости перевозок в свою очередь обуславливает повышение транспортных тарифов⁵.

Несмотря на многократное повышение тарифов на перевозки пассажиров и грузов, финансовое положение транспортных предприятий не удалось нормализовать. Перевозки пассажиров во внутреннем сообщении на всех видах транспорта (за исключением междугородных автобусных перевозок и межрегиональных авиаперевозок) убыточны, а рентабельность видов транспорта по перевозкам грузов минимальна.

Основными причинами низкой рентабельности и убыточности перевозок являются недостаточная производительность труда, устаревшие транспортные технологии, высокие издержки на ремонт инфраструктуры и подвижного состава, а также отставание роста доходных ставок от роста цен на потребляемые транспортом топливо, электроэнергию, материалы и технические средства. Выделяемые бюджетные субсидии пока полностью не покрывают потери в доходах транспортных компаний, возникающие в результате государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров.

Влияние этих причин сказывается независимо от формы собственности организаций транспорта⁶.

Перспективы возможного изменения тарифов на морские грузоперевозки в значительной степени определяются тенденциями развития морского

⁵ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р.

⁶ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р.

транспорта в мировом масштабе. Современный рынок диктует спрос на комплексный транспортный продукт высокого качества, производимый одной компанией – логистическим оператором, обладающим всем набором услуг: транспортных, складских, таможенно-брокерских (3PL⁷) и координационных (4PL⁸) [24].

Если оценивать перспективы развития мирового грузооборота, то можно сделать заключение о привлекательности российского сегмента рынка контейнерных перевозок для судоходных линий. Процессы смещения мировых центров потребления и сопровождающий их перенос основных производственных мощностей из Китая в сопредельные государства могут способствовать переориентации линейных сервисов на российский рынок⁹.

Однако успешная реализация этого процесса возможна только при условии существенного обновления портовой инфраструктуры. Инструментом эффективного планирования и синхронизации взаимодействия смежных видов транспорта является соответствующая информационная среда, которая пока отсутствует¹⁰. С точки зрения действующего законодательства необходимой мерой является правовое урегулирование передачи недвижимого имущества пунктов пропуска от частного инвестора. В настоящее время закон¹¹ предусматривает только один способ такой передачи – на безвозмездной основе. Предложения Ассоциации морских торговых портов России о внесении изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации, предусматривающих освобождение частных инвесторов от налога на прибыль при безвозмездной передаче в собственность РФ построенных (реконструированных) ими объектов пунктов пропуска, Министерством финансов РФ и Министерством экономического развития РФ пока не поддержаны¹².

⁷ Third Party Logistics (3PL) – предоставление логистических услуг или комплекса услуг – от доставки и адресного хранения до управления заказами и отслеживания движения товаров.

⁸ Fourth Party Logistics (4PL) – четвертая сторона в логистике – это интегрирующая структура, которая собирает ресурсы, характеристики и технологии в своей организации и других структурах для разработки современных решений для цепей поставок и для их последующей реализации.

⁹ Роль экспедиторов будет возрастать. URL: <http://morvesti.ru/analitics/detail.php?ID=23579>.

¹⁰ Логистика без стимула. URL: <http://morvesti.ru/tems/detail.php?ID=29342>.

¹¹ О Государственной границе Российской Федерации: Закон РФ от 01.04.1993 № 4730-I.

¹² Законодательные вершины покоряются портовому бизнесу. URL: <http://morvesti.ru/analitics/detail.php?ID=23243>.

Отдельного внимания заслуживает оценка перспектив морского порта Петропавловск-Камчатский. Доставляемые в порт грузы представляют собой товары, предназначенные для потребления в крае, в связи с чем отдельно следует учитывать нишу транспортных перевозок, которая связана с перевалкой транзитных грузов на судах, следующих по Северному морскому пути (СМП). Порт может стать опорным пунктом СМП и обеспечить перевозки транзитных грузов в европейскую часть России, а также в Европу. Базовым условием использования СМП в качестве артерии доставки морских биоресурсов в европейскую часть России и, как следствие, фактора развития рыбохозяйственного комплекса Камчатского края является определение льготных тарифов¹³.

Создание условий для нормализации состояния транспортного комплекса Камчатского края предполагается осуществлять в том числе и путем совершенствования тарифной политики. В частности, обосновывается необходимость перехода от модели «издержки плюс» (полное возмещение понесенных обоснованных затрат плюс обеспечение рентабельности) к модели определения предельного уровня цены (price cap) на длительный период¹⁴.

В этом отношении определенный интерес представляют зарубежные исследования. Например, в работе [20] обосновывается использование гибкой ценовой политики, основанной на комплексном учете различных уровней обслуживания порта, куда входят такие показатели, как время в порту, скорость обработки судна и его грузоподъемность. В работе [25] также предлагаются альтернативные схемы: использование двухставочного тарифа, который складывается из

сбора за заход/доступ в порт и сбора за качество, обеспечивающего эффективное обслуживание, или формирование графика обслуживания судов в соответствии с их готовностью оплачивать сбор согласно маршруту следования.

Заключение

Ускорение социально-экономического развития Камчатского края является обязательным условием реализации миссии региона, состоящей в том, чтобы представлять геополитические интересы страны на Дальнем Востоке. Сравнительный анализ транспортных тарифов и уровня цен в Камчатском крае в сравнении со среднероссийским уровнем выявил существенную проблему, препятствующую данному процессу. В качестве такой проблемы автором обозначено неэффективное функционирование транспортного комплекса региона, в частности, высокий удельный вес транспортных расходов в конечной цене продукции, сильная изношенность судов, сложность согласования перевозок различными видами транспорта.

В рамках мероприятий по оптимизации тарифной политики предлагается отмена государственного регулирования.

Кроме того, в качестве основных резервов повышения эффективности транспортного комплекса Камчатского края можно рассматривать следующие:

- обновление парка судов;
- развитие мультимодальных перевозок;
- использование модели определения предельного уровня цены на длительный период.

Названные мероприятия в случае их успешной реализации будут оказывать благоприятное воздействие на экономику Камчатского края и обеспечат выравнивание социально-экономического развития регионов России.

¹³ Перспективы развития транспортной системы Дальнего Востока. URL: <http://morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=31676>.

¹⁴ Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. URL: http://portnews.ru/upload/basefiles/671_strategy_2030.pdf.

Список литературы

1. *Ефанов А.Н., Зайцев А.А., Третьяк В.П.* Принципы формирования тарифов на железнодорожном транспорте // Железнодорожный транспорт. 1995. № 6. С. 66–68.
2. *Краев В.И., Пантина Т.А.* Экономическая оценка инвестиций на водном транспорте / под ред. проф. В.И. Краева. СПб.: СПбГПУ, 2003. 299 с.
3. *Попов В.В.* Проблемы развития крупных портов России. М.: РосКонсульт, 2000. 592 с.
4. *Drew D.* Traffic Flow Theory and Control. NY: McGraw Hill, 1968. 467 p.
5. *Grossman W.L.* Ocean Freight Rates. Cambridge: Cornell Maritime Press, 1956. 209 p.
6. *Kendall L.C., Buckley J.J.* The Business of Shipping. Centreville, MD, Cornell Maritime Press, 2001, 453 p.
7. *Kerr A.* Information Technology – Creating Strategic Opportunities for Logistics // International Journal of Physical Distribution & Logistics Management. 1989. Vol. 19. Iss. 5. P. 15–17.
8. *Айзенберг Е.Б.* Экономические проблемы пространственных связей общественного производства. Свердловск: Средне-Уральское книжное издательство, 1971. 156 с.
9. *Коломойцев В.П.* Себестоимость морских перевозок. М.: Морской транспорт, 1960. 371 с.
10. *Миськевич Н.И.* Транспортные грузовые тарифы в общей системе ценообразования // Вопросы ценообразования. 1973. № 5. С. 26–38.
11. *Шафиркин Б.И.* Транспортные затраты народного хозяйства и пути их сокращения. М.: Транспорт, 1975. 88 с.
12. *Button K.J.* The economics of port pricing // Maritime Policy and Management. 1979. № 6 (3). P. 201–207.
13. *Bennathan E., Walters A.* Port Pricing and Investment Policy for Developing Countries. Oxford University Press: Oxford, 1979. 246 p.
14. *Booz A.* Surface transport costs and charges study. Wellington: Ministry of Transport, 2005. 171 p.
15. *Dowd T.J., Fleming D.K.* Port Pricing // Maritime Policy and Management. 1994. № 21 (1). P. 29–35.
16. *Jansson J.* Transport System Optimization and Pricing. Chichester: Wiley, 1984. 446 p.
17. *Ioannou P.* Intelligent freight transportation. London, Boca Raton, New York, CRC Press, 2008. 326 p.
18. *Meyrick S.* Port Pricing: some observations on principles and practice: ASRRF Working Paper 5. University of Wollongong, 1989.
19. *Meyrick S.* How far does economic theory really take us? Proceedings from New Thinking in Port Pricing. University of Wollongong, 1991.
20. *Stranden S.P., Marlow P.* Port Pricing and Competitiveness in Short Sea Shipping // International Journal of Transport Economics. 2000. Vol. 27. № 3. P. 315–334.
21. *Talley W.* Port pricing: a cost axiomatic approach // Maritime Policy and Management. 1994. № 21 (1). P. 61–76.
22. *Thomas B.* Port Charging Practices // Maritime Policy and Management. 1978. № 5 (2). P. 117–132.
23. *Карасев С.Н.* Состояние и перспективы развития транспортной системы в Дальневосточном регионе: монография. Биробиджан: Биробиджанский филиал Амурского государственного университета, 2009. 151 с.
24. *Амбросов Е.Н.* FESCO: стратегия развития // Морской флот. 2007. № 3. С. 27–29.
25. *Stranden S.P.* Port Pricing Structures and Ship Efficiency // Review of Network Economics. 2004. Vol. 3. Iss. 2. P. 135–144.

**TARIFF POLICY OF THE TRANSPORTATION INDUSTRY AS A FACTOR
OF SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE KAMCHATKA KRAI**

Ol'ga V. NEDOLUZHKO

Vladivostok State University of Economics and Service, Vladivostok, Russian Federation
technosorb@mail.ru

Article history:

Received 14 September 2015

Accepted 28 September 2015

JEL classification: R13

Keywords: sea freight,
transportation tariff, port charges,
multimodal transportation

Abstract

Importance The low level of socio-economic development of the Kamchatka Krai hinders the implementation of its mission as an outpost of economic security in the Asia-Pacific Rim. Therefore, improving the tariff policy of the region and enhancing the efficiency of its economy is vital.

Objectives The objective is to identify areas of concern in the tariff policy of the sea freight.

Methods I apply a comparative analysis to review statistical and accounting data of the tariff policy of the Kamchatka Krai, and to compare it with the average level in Russia.

Results I identified a bunch of the tariff policy components, including port charge rates and the cost of container delivery by rail and by sea, which are the most significant. I analyzed the tariff policy of the Kamchatka Krai, and compared it with the average Russian level. Samplings of food and nonfood products helped assess the level of prices in Russia and its regions, including the Kamchatka Krai. The study presents the compared cost of containerized cargo delivery from China to the Kamchatka Krai and other Russian regions, and port charge rates in Petropavlovsk-Kamchatsky and in other ports.

Conclusions The ratio of transport tariffs in the structure of imported product's ultimate price is high. This problem stems from the poor condition of the transportation complex of the entire area, and adversely affects the socio-economic development. As a possible solution, I propose to renew the vessel fleet, use multimodal transportation by one logistics operator, and perfect the tariff policy.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2015

Acknowledgments

I express my appreciation to Roman S. BLIZKII, Professor, Doctor of Economics, for detailed examination of the manuscript and valuable comments.

References

1. Efanov A.N., Zaitsev A.A., Tret'yak V.P. Printsipy formirovaniya tarifov na zheleznodorozhnom transporte [The principles of rail transport tariff formation]. *Zheleznodorozhnyi transport = Railway Transport*, 1995, no. 6, pp. 66–68.
2. Kraev V.I., Pantina T.A. *Ekonomicheskaya otsenka investitsii na vodnom transporte* [Economic evaluation of investment in water transport]. St. Petersburg, Peter the Great Saint Petersburg Polytechnic University Publ., 2003, 299 p.
3. Popov V.V. *Problemy razvitiya krupnykh portov Rossii* [Problems of large ports development in Russia]. Moscow, RosKonsul't Publ., 2000, 592 p.
4. Drew D. *Traffic Flow Theory and Control*. NY, McGraw Hill, 1968, 467 p.
5. Grossman W.L. *Ocean Freight Rates*. Cambridge, Cornell Maritime Press, 1956, 209 p.
6. Kendall L.C., Buckley J.J. *The Business of Shipping*. Centreville, MD, Cornell Maritime Press, 2001, 453 p.
7. Kerr A. Information Technology – Creating Strategic Opportunities for Logistics. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 1989, vol. 19, iss. 5, pp. 15–17.
8. Aizenberg E.B. *Ekonomicheskie problemy prostranstvennykh svyazei obshchestvennogo proizvodstva* [Economic problems of spatial relations of social production]. Sverdlovsk, Sredne-Ural'skoe knizhnoe izdatel'stvo Publ., 1971, 156 p.

9. Kolomoitsev V.P. *Sebestoimost' morskikh perevozok* [The sea freight cost]. Moscow, Morskoi transport Publ., 1960, 371 p.
10. Mis'kevich N.I. Transportnye gruzovye tarify v obshchei sisteme tsenoobrazovaniya [Transport rates in the general pricing system]. *Voprosy tsenoobrazovaniya = Pricing Issues*, 1973, no. 5, pp. 26–38.
11. Shafirkin B.I. *Transportnye zatraty narodnogo khozyaistva i puti ikh sokrashcheniya* [Transportation costs of the economy and ways to reduce them]. Moscow, Transport Publ., 1975, 88 p.
12. Button K.J. The Economics of Port Pricing. *Maritime Policy and Management*, 1979, no. 6(3), pp. 201–207.
13. Bennathan E., Walters A. Port Pricing and Investment Policy for Developing Countries. Oxford, Oxford University Press, 1979, 246 p.
14. Booz A. Surface Transport Costs and Charges Study. Wellington, Ministry of Transport, 2005, 171 p.
15. Dowd T.J., Fleming D.K. Port Pricing. *Maritime Policy and Management*, 1994, no. 21(1), pp. 29–35.
16. Jansson J. Transport System Optimization and Pricing. Chichester, Wiley, 1984, 446 p.
17. Ioannou P. Intelligent Freight Transportation. London, Boca Raton, New York, CRC Press, 2008, 326 p.
18. Meyrick S. Port Pricing: Some Observations on Principles and Practice: ASRRF Working Paper 5. University of Wollongong, 1989.
19. Meyrick S. How Far Does Economic Theory Really Take Us? Proceedings from New Thinking in Port Pricing, University of Wollongong, 1991.
20. Strandenes S.P., Marlow P. Port Pricing and Competitiveness in Short Sea Shipping. *International Journal of Transport Economics*, 2000, vol. 27, no. 3, pp. 315–334.
21. Talley W. Port Pricing: A Cost Axiomatic Approach. *Maritime Policy and Management*, 1994, no. 21(15), pp. 61–76.
22. Thomas B. Port Charging Practices. *Maritime Policy and Management*, 1978, vol. 5, no. 2, pp. 117–132.
23. Karasev S.N. *Sostoyanie i perspektivy razvitiya transportnoi sistemy v Dal'nevostochnom regione: monografiya* [Status and prospects for the transportation system development in the Far East: a monograph]. Birobidzhan, Birobidzhan Branch of Amur State University Publ., 2009, 151 p.
24. Ambrosov E.N. FESCO: strategiya razvitiya [FESCO: a development strategy]. *Morskoi flot = Marine Fleet*, 2007, no. 3, pp. 27–29.
25. Strandenes S.P. Port Pricing Structures and Ship Efficiency. *Review of Network Economics*, 2004, vol. 3, iss. 2, pp. 135–144.