

УДК 338.47

Ю. В. Пичугина

Одесский национальный университет имени И. И. Мечникова

СПЕЦИФИКА ФОРМИРОВАНИЯ ЦЕН НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

В статье анализируется транспортная инфраструктура рынка как приоритетный фактор деятельности государства, показана специфика реализации и определены основные свойства транспортных услуг.

Ключевые слова: инфраструктура, транспорт, транспортная услуга, цена, товар, груз, грузооборот.

В любой системе есть передаточные звенья, без которых невозможно ее существование. В экономической системе имеются свои связующие звенья, которые в целом можно назвать рыночной инфраструктурой. Рыночная инфраструктура выступает связующим элементом во взаимоотношениях между основными субъектами рынка. Таким образом, можно утверждать, что инфраструктура — это обязательный компонент любой целостной экономической системы и подсистемы.

Рыночная инфраструктура существует на нескольких уровнях. Так, имеет смысл разграничивать глобальный и локальный уровни инфраструктуры рынка. Транспорт страны представляет собой составную часть глобальной инфраструктуры рынка. Деятельность любых отраслей экономики напрямую зависит от того, насколько продуктивно осуществляется обмен между ними, а также насколько интенсивность транспортных потоков удовлетворяет требованиям интенсивности этого обмена.

Современные исследования [1–3] в области процессов управления потоками справедливо показывают, что достижение наибольшего эффекта возможно на пути интегрального использования ресурсов как самих сетевых структур, так и применения ресурсосберегающих технологий обслуживаемых этой сетью потоков. Однако данные исследования рассматривают понятие транспорта и транспортных услуг отдельно от экономической системы общества, тем самым сужая содержание данных категорий.

Целью данной статьи является теоретическое осмысление, построенное на принципах структурной целостности, таких экономических категорий, как инфраструктура рынка, транспорт и транспортная услуга.

Рыночная инфраструктура с точки зрения своего происхождения есть не что иное, как институционализированная транзакция. Такой подход вытекает из товарно-денежной природы рыночной экономики, представляющей собой потоки товаров, ресурсов и денежных средств, непрерывнодвигающиеся посредством столь же непрерывно совершаемых сделок (транзакций). В свою очередь, транзакции совершаются посредством целой системы институтов, вплетенных в ткань экономической системы и представляющих ее инфраструктуру.

Развитой рыночной экономике свойственна и соответствующая сеть институтов. Конечно, в принципе, транзакции могут совершаться и без использования институтов. Такое возможно только на начальных переходах к рынку, когда соответствующий институт еще не сложился. Но рано или поздно транзакции постепенно организуются и закрепляются в соответствующих институтах.

Рыночная инфраструктура может быть правильно понята и классифицирована только на основе макроэкономического подхода. В соответствии с ним инфраструктура в рыночной экономической системе не обслуживает, а обеспечивает нормальное функционирование всей экономики. Характеризуя рыночную инфраструктуру, следует исходить из того, что на развитие экономики влияют не только объективные, но и субъективные факторы, при этом роль последних в современных условиях возрастает. Поэтому нельзя себе представить инфраструктуру рыночного типа состоящей только из овеществленных и неодушевленных элементов.

В условиях рыночных отношений транспорт можно рассматривать как систему коммуникационного обеспечения объектов хозяйственных функциональных комплексов, их материальных и пассажирских потоков — как внутри страны, так и на международных транспортных линиях. Это позволяет понимать транспортный процесс как рынок транспортных услуг, используя его в качестве инструмента наиболее рационального распределения транспортных ресурсов в транспортной системе.

Согласно данным UNCTAD, на транспортные услуги в мире приходится свыше 25 % от общемирового экспорта и импорта всех видов услуг [3].

Транспортная услуга не имеет материальной формы, ее нельзя хранить или накапливать, и она является неотделимой от своего производителя. В связи с этим транспортные услуги имеют свои специфические способы реализации. В ходе процесса перемещения материальная сущность объекта доставки не должна изменяться, меняется только его географическое местоположение.

Перемещение имеет свою стоимость и как специфический товар обладает потребительской стоимостью, которую называют «доставкой», т. е. товарным выражением хозяйственной деятельности транспорта. Стоимость транспортной услуги оказывает большое влияние на потребительскую стоимость товара. В то же время перевозка рассматривается как результативность использования услуг транспортной инфраструктуры, деятельность которой относится к сфере материального производства. Транспорт не производит нового товара, но, являясь продолжением процесса производства, участвует в процессе обращения, поскольку доставляет производственную продукцию к месту ее потребления.

Транспортная услуга обладает также меновой стоимостью, т. к. способна обмениваться на деньги.

Цена каждой транспортной услуги увеличивает стоимость товара. Это увеличение стоимости называют транспортной издержкой. Если издержки на транспортировку груза будут велики, то это существенно повысит стоимость конечного товара. Если же издержки на транспортировку будут

малы, то ресурсы транспортной системы будут неспособны удовлетворить запросы производственных комплексов. Потери, которые они понесут от неудовлетворения требований функции обмена, приведут к снижению их конкурентоспособности, а в конечном итоге — остановки деятельности данных ресурсов. Это особенно важно, т. к. по некоторым источникам, третья часть мирового грузооборота приходится на промежуточные товары, ресурсы для производства (сырье, полуфабрикаты, комплектующее оборудование и др.).

На транспортном рынке сталкиваются противоположные интересы, с одной стороны, владельца груза, с другой, владельца транспортных средств и производителей различных услуг предприятий инфраструктуры, используемых для обеспечения доставки груза по назначению. Первого интересует фактор минимального размера транспортной издержки, а других — оптимальный размер выручки от реализации предоставленных транспортных услуг. И, конечно же, размер выручки должен покрывать не только производственные и административные расходы, но и обеспечивать рентабельность, причем не ниже той, которую получают от производства и реализации товара его изготовители.

Стоит заметить, что цена зависит от принадлежности производства транспортной услуги транспортом общего или индивидуального пользования. Различия между ними выражаются в общей доступности услуг для потребителей в тарифной форме цены услуги на транспорте общего пользования (железнодорожном, трубопроводном), в форме реализации транспортной услуги транспортом индивидуального пользования по индивидуальной рыночной цене (ставке фрахта), указанной в договоре перевозки груза конкретным транспортным средством (судном в трамповом судоходстве, самолетом по оформленному чартеру, грузовым автомобилем). Тем не менее в основе как тарифов, так и индивидуальных цен за транспортные услуги лежит себестоимость транспортной услуги, которая характеризует удельную величину эксплуатационных расходов, непосредственно связанных с перевозочным процессом, приходящимся на единицу перевозок. Факторы, определяющие различие в себестоимости перевозки различных грузов, можно подразделить на две группы.

К первой группе факторов можно отнести свойства самого груза, география его производства и потребления, степень подготовленности к перемещению (масса, объем, количество груза, форма и габаритные размеры, потребность в специальном обслуживании, предохранение от порчи и т. п.).

Вторая группа факторов обусловлена характеристиками транспортных средств, применяемых для перевозок грузов, к ним относятся: грузоподъемность и вместимость транспортных средств, затраты на ремонт подвижного состава, срок его службы, степень специализации.

Для калькуляции себестоимости перевозок важное значение имеет группировка эксплуатационных расходов по стадиям перевозочного процесса, экономическому содержанию (элементам затрат), способу включения затрат в себестоимость отдельных видов перевозок (прямые и косвенные расходы).

Особенностью формирования затрат на транспорте с учетом технологии перевозочного процесса является деление издержек по двум стадиям: по начально-конечным и движеническим операциям. Начально-конечные операции предполагают расходы по содержанию подвижного состава во время стоянки, по подготовке его к погрузке и выгрузке, маневровым работам и т. д. Эти затраты не связаны с дальностью перевозки и зависят только от объема груза. Движенческие операции определяют расходы по перемещению грузов: топливо, содержание путей сообщения, энергетического хозяйства, связи, сигнализации, подвижного состава в пути следования и др.

Таким образом, для того, чтобы вывести транспортную систему на уровень наиболее рациональных затрат по транспортировке, необходимо оперировать не только тарифами и ценами за услуги, но и совершенствовать технологии транспортных процессов, добиваясь более высокой степени интеграции участия всех видов транспорта в распределении между ними транспортных потоков.

Глобализация производства и распределения приводит к усилению плановых элементов в организации общественного производства и, прежде всего, в управлении деятельностью транспорта. Происходит непрерывный рост ассортимента грузов и одновременно специализация отдельных стран на производстве относительно ограниченного состава продукции. Это в свою очередь приводит к концентрации грузопотоков на международных транспортных коридорах, к созданию кругосветного регулярного сервисного транспортного обслуживания.

Характерное для мировой экономики на протяжении нескольких последних десятилетий усиление интернационализации и глобализации производства приводит в свою очередь к интернационализации и глобализации транспортно-логистических систем и товаропроводящих сетей. При этом можно выделить следующие основные движущие силы глобализации в транспортной системе: регионализация; глобальная конкуренция; экспансия технологий; дерегулирование транспорта; развитие логистической инфраструктуры.

Таким образом, связывая между собой отдельные экономические отрасли народного хозяйства, транспорт обеспечивает и выражает собой общественное территориально-географическое разделение труда, учитывающее сложившиеся структуры промышленности, конкурентоспособность национальной продукции на международном рынке. Т. е. транспорт является неотъемлемой частью производственной инфраструктуры рынка. И создание четкой организации транспортной инфраструктуры как единой целостной системы необходимо не только для рационального использования транспортных ресурсов и создания рынка транспортных услуг, но и для минимизации транспортных издержек товара, минимизации его стоимости.

Список литературы

1. Костылев И. И. Проблематика транспортных систем / И. И. Костылев, С. А. Попов. — СПб.: Элмор, 2005. — 128 с.
2. Сыч Е. Н. Закон минимума транспортного продукта / Е. Н. Сыч, В. Н. Кислый // Вісник Дніпропетровського НУЗТ імені В. Лазарянина. — 2006. — Вип. 10. — С. 216–220.
3. Плужников К. И. Транспортное экспедирование / К. И. Плужников, Ю. А. Чунтомова. — М.: Транслит, 2006. — 525 с.
4. Плужников К. И. Глобализация производства и распределения транспортных систем / К. И. Плужников. — М.: Транслит, 2008. — 320 с.

Ю. В. Пічугіна

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

СПЕЦИФІКА ФОРМУВАННЯ ЦІН НА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Резюме

У статті розглядається транспортна інфраструктура ринка як пріоритетний фактор функціональної діяльності держави, визначено основні властивості транспортних послуг та специфіку формування цін на них.

Ключові слова: інфраструктура, транспорт, транспортна послуга, товар, вантаж, вантажообіг, ціна.

J. V. Pichugina

Odessa National University named after I. I. Mechnikov

SPECIFICITY OF PRICING IN THE TRANSPORT MARKET

Summary

The article represents the transport infrastructure market as a main factor of the activity state. Specificity the realization of the basic properties transport services are shown.

Key words: infrastructure, transport, transport service, goods, cargo, cargo turnover, price.