

Ю.В. Пичугина

Одесский национальный университет имени И.И.Мечникова

СПЕЦИФИКА ФОРМИРОВАНИЯ ЦЕН НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

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.

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, в форме реализации транспортной услуги транспортом индивидуального пользования по индивидуальной рыночной цене, указанной в договоре перевозки груза конкретным транспортным средством. 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, географию 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.

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.