

УДК 338.5

*Т. В. ВОРОБЬЕВА*

*Белорусский государственный университет транспорта*

## **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ И ФОРМИРОВАНИЕ СТРАТЕГИИ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ, ЗАНЯТЫХ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

Рассмотрено формирование цены на микроуровне с учетом особенностей функционирования предприятия. Раскрыты основные направления совершенствования процесса ценообразования в автотранспортном подразделении железной дороги

**Цена** – это количество денег (или их эквивалента), уплачиваемое за единицу данного товара (продукции, работ, услуг), предназначенной для реализации на сторону. В отличие от цены **ценообразование** представляет собой процесс формирования цены на товар или услугу.

Рыночная цена представляет собой сумму денег, за которую продавец хочет продать свой товар, а покупатель готов купить его. В рыночной экономике всё имеет цену: каждый товар и каждая услуга. Рыночные равновесные цены становятся важнейшим регулятором общественного производства. Равновесной ценой при этом считается цена такого уровня, при которой предложение соответствует спросу.

Цены обслуживают все уровни управления экономики и играют активную роль в сферах микро- и макроэкономики. На микроуровне цена регулирует хозяйственную деятельность предприятия, при этом экономика любого предприятия начинается и заканчивается ценами. Цены связывают между собой предприятия, являющиеся одновременно покупателями и продавцами различных видов продукции и услуг.

На макроуровне цена формирует структуру экономики, способствует совершенствованию ее важнейших пропорций (между фондами возмещения, потребления и накопления, отраслями народного хозяйства, производственной и непроизводственной сферами и т. д.). Цены сигнализируют о возникающих в экономике диспропорциях, выступают инструментом рационализации ресурсов в обществе. Таким образом, в условиях рыночного ценообразования экономика всё время структурно совершенствуется, подстраиваясь в пределах имеющихся ресурсов под потребности общества, населения, что обеспечивает ее прогрессивное развитие.

Система цен – один из важнейших элементов рыночной экономики, связанный с другими элементами рыночного механизма и реагирующий на их изменения.

**Политика цен** – это действия органов государственной власти, местного самоуправления и субъектов ценообразования, направленные на осуществление регулирования цен в народном хозяйстве, сфере услуг и контроля над их соблюдением.

Политика цен осуществляется через анализ практики формирования цен и их регулирования, контроля над соблюдением государственной дисциплины цен, через ограничения негативных последствий монополистической деятельности в порядке, предусмотренном антимонопольным законодательством.

Ценовая политика является частью экономической политики государства и содействует развитию рыночных отношений, служит средством защиты частной, государственной, муниципальной и иных форм собственности, способствует замедлению инфляции и смягчению ее негативных экономических и социальных последствий, развитию конкуренции, свободному перемещению товаров, услуг и финансовых средств, свободной экономической деятельности.

Воздействие государства на процессы ценообразования является одним из важных и систематически применяемых методов экономической политики развитых стран.

Сложившаяся система государственного регулирования цен наряду с другими формами отраслевой государственной политики воздействует на стоимостные пропорции и распределение национального дохода между отдельными отраслями и категориями населения страны. Роль этой формы регулирования в последние десятилетия резко усилилась в связи с ростом инфляции. Ценовая политика становится одной из самых важных сфер экономической деятельности государства.

Государство регулирует цены в целях:

- 1) ограничения инфляционного роста цен в результате обесценения денег, устранения диспропорции цен на отдельные виды изделий и услуг;
- 2) достижения необходимых соотношений в развитии производства;
- 3) ограничения роста заработной платы, увеличивающейся пропорционально росту цен;
- 4) субсидирования производства, находящегося под контролем государства, защиты отсталых отраслей экономики от иностранной конкуренции (в первую очередь сельского хозяйства), содействия внешнеэкономической деятельности.
- 5) мобилизации бюджетных средств, необходимых для проведения социально-экономических мероприятий.

Опыт стран с рыночной экономикой показывает, что государство не отстранялось и не отстраняется от контроля над ценами на внутреннем рынке, но решает эти задачи методами, присущими рыночному механизму.

В условиях серьезной разбалансированности экономики роль государства заключается в создании рыночных структур в целях обеспечения нормальных условий развития рынка: формировании предпринимательства, принятии антимонопольного законодательства и т. д. Проведение государством антимонопольной политики должно обеспечить снятие искусственных ограничений и развертывание конкуренции во всех отраслях и секторах экономики, ее поддержку и всяческое поощрение и развитие на этой основе рыночного ценообразования.

Следует отметить, что либерализация цен не ослабляет, а, напротив, повышает роль государства в осуществлении политики ценообразования. Она заключается не в установлении конкретных цен, а в воздействии с помощью экономических мер на принятие товаропроизводителями оптимальных решений по ценам, в оказании им методологической и методической помощи, разработке правовых норм по ценообразованию.

Цели государственного регулирования заключаются в том, чтобы не допустить инфляционного роста цен в результате возникновения устойчивого дефицита, резкого роста цен на эксплуатируемое сырье и топливо, монополизма производителей, в том, чтобы создать нормальную конкуренцию, способствующую внедрению в производство достижений научно-технического прогресса. Важной задачей при этом является достижение определенных социальных результатов, в частности, поддержание достойного прожиточного минимума, предоставление людям возможности приобретать в достаточном количестве товары первой необходимости.

Меры воздействия на производителей со стороны государства могут быть как прямыми – путем установления определенных правил ценообразования – так и косвенными – через такие экономические механизмы, как финансово-кредитный механизм, оплата труда, налогообложение и др.

Практически такие меры регулирования вписываются в общую систему управления рыночной экономикой.

Разработка цен в рыночных условиях осуществляется товаропроизводителями самостоятельно, но с учетом законов, принятых правительством. При этом отклонение от установленных норм экономического поведения в отработанной системе рыночных отношений может быть обнаружено в процессе взаимодействия товаропроизводителей со своими партнерами либо через финансово-кредитную систему, налогообложение и т. п.

Различают методы прямого и косвенного государственного регулирования цен (таблица 1).

При **прямых методах регулирования цен** государство непосредственно воздействует на цены путем регламентации их уровня, установления нормативов рентабельности или нормативов элементов, составляющих цену, или другими аналогичными методами.

Т а б л и ц а 1 – Методы регулирования цен

Методы прямого регулирования цен	Методы косвенного регулирования цен
<ul style="list-style-type: none"> <li>– административное установление цен;</li> <li>– «замораживание» цен;</li> <li>– установление предельного уровня цен;</li> <li>– регламентация уровня рентабельности;</li> <li>– установление нормативов для определения цен;</li> <li>– декларирование цен и др.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– налогообложение;</li> <li>– регулирование денежного обращения;</li> <li>– оплата труда;</li> <li>– кредитная политика;</li> <li>– регулирование государственных расходов;</li> <li>– установление норм амортизации и др.</li> </ul>

Как правило, государство прямо регулирует цены на те виды продукции и услуг, которые образуют каркас системы цен. Это цены на энергоносители, услуги транспорта и связи, жилищно-коммунальные услуги и другие, которые оказывают существенное влияние на всю экономику страны. Устанавливая и регулируя цены на эти товары и услуги, государство оказывает решающее воздействие на всю систему цен.

**Косвенные методы регулирования цен** проявляются в воздействии государства не на сами цены, а на факторы, влияющие на ценообразование, которые носят макроэкономический характер. К ним относятся регулирование государственных закупок, налоговой системы, денежного обращения и кредита, политика государственных инвестиций и регулирование государственных расходов, установление норм амортизации и т. д. Этими мерами государство стремится установить равновесие между спросом и предложением и таким образом способствовать более равномерному и медленному росту цен в масштабах всей экономики.

Оптимальным является гибкое сочетание прямых и косвенных методов регулирования цен государством.

Цену товара можно определять различными методами, каждый из которых по-разному влияет на уровень цены. Данные методы и их особенности отражены в таблице 2.

Т а б л и ц а 2 – Методы ценообразования

Метод	Содержание	Особенности
Ценообразование, ориентированное на затраты	Цена исчисляется как сумма издержек и наценки на себестоимость (прогрессивная калькуляция)	Опасно возможным самоудалением с рынка
Ценообразование, ориентированное на спрос	Ценообразование учитывает рыночную ситуацию и предпочтения потребителей и базируется на опросах потребителей, экспертных оценках, эксперименте	Субъективные мнения потребителей о «правильных ценах» могут привести к убыточной работе фирмы

Окончание таблицы 2

Метод	Содержание	Особенности
Ценообразование, ориентированное на конкурентов	Цена изменяется до цены конкурентов или среднеотраслевой, применяется в обостренной конкурентной среде и в случае, если ценообразование на основе других методов потерпело неудачу	Цены конкурентов являются основой ценовой политики фирмы, поэтому необходимо постоянное проведение маркетинговых исследований рынка. Фирме приходится ориентироваться не на собственные издержки и затраты, а в первую очередь на конкурентный рынок
Ценообразование на основе калькуляционного выравнивания	Сочетает затратные и рыночные принципы назначения цен. Суть приёма состоит в том, что к различным товарам, как правило первой необходимости, применяется смешанная калькуляция, позволяющая установить заниженные цены на одни из них и завышенные на другие. Этот приём позволяет выравнивать доходы, приносимые продуктами и группами продуктов без учёта эффектов связи между ними	Ошибочная ориентация на товары с заниженными ценами, может не дать ожидаемого эффекта выравнивания доходов

В современных условиях рыночной экономики особое значение приобретают все виды перевозок и иные транспортные услуги. Изучение теоретических и методологических аспектов ценообразования дает основу для рассмотрения особенностей системы ценообразования на рынке транспортной продукции.

Транспорт – одна из наиболее важных отраслей народного хозяйства. Наряду с добывающей и обрабатывающей промышленностью и сельским хозяйством это особая, четвертая сфера материального производства. Кроме того, транспорт представляет собой материальное производство, необходимость которого ощущается не в непосредственном процессе создания материальных богатств, а в сфере обращения или доставки их к месту потребления. В связи с чем ценообразование на транспорте должно обеспечивать возмещение транспортным предприятиям общественно-необходимых издержек и необходимую финансовую поддержку для сохранения и укрепления транспортного потенциала страны и сокращения транспортных затрат в конечной цене произведенной продукции.

Опыт формирования и применения транспортных тарифов в развитых странах мира указывает на то, что тарифная политика рассматривается как

единая ценовая политика, причем не как элемент внутриотраслевого экономического механизма, а как важнейший фактор стабильного развития всей экономики и социальной сферы. При этом ценовые решения – одна из основных забот конкретного транспортного предприятия, так как от цены товара (работ, услуги) во многом зависит конкурентоспособность, объем продаж продукции, а следовательно, доход, положение на рынке, финансовая и деловая устойчивость предприятия.

**Тариф (цена на транспортную продукцию)** – это система ставок, по которым взимается плата за транспортные услуги. Транспортные тарифы формируют доходы транспорта и являются при этом транспортными издержками потребителя транспортных услуг. Разница между доходами (тарифом) и расходами транспорта составляет прибыль транспортных предприятий. При этом при любой системе ценообразования себестоимость транспортных перевозок по существу является исходной базой для определения цены (тарифа), причем в рыночной экономике себестоимость транспортных услуг может часто рассматриваться как нижняя граница цены на транспортные услуги.

Издержки транспортного предприятия в его производственно-хозяйственной и коммерческой деятельности определяются прежде всего затратами на приобретение различных ресурсов (топлива, оборудования, материалов и пр.) для выполнения транспортного процесса и управления им. Кроме того, транспортные предприятия несут расходы по реализации продукции, содержанию инфраструктуры, выплачивают установленные государством налоги, сборы, взносы и т. д.

Транспортные издержки состоят из затрат на движущие операции, перегрузочные работы, складирование, а также услуги, повышающие качество перевозок. При построении тарифов, как правило, учитывают эту дифференциацию затрат. Естественно, что эти затраты прежде всего должны учитываться в себестоимости транспортной продукции.

На себестоимость перевозок оказывают влияние степень использования и тип транспортного средства, время перевозочных операций, скорости доставки грузов, формы организации транспортного процесса, расстояния перевозки, а также структура грузов, качество дорог, уровень организации дорожного движения и др.

От перечисленных факторов зависит и доля транспортных издержек в окончательной стоимости товара. Каждая тонна продукции может быть перевезена транспортом несколько раз, прежде чем попасть в сферу потребления. Это относится в основном к перевозкам сырья и полуготовой продукции. Увеличенная транспортная составляющая в конечной цене делает такой продукт неконкурентоспособным на рынке, что особенно проявляется на внешних рынках.

В основе транспортных тарифов лежат текущие издержки транспортных предприятий (себестоимость перевозок) и определенный размер прибыли

(рентабельность).

С увеличением расстояния перевозки себестоимость тонно-километра снижается. Это зависит от сокращения доли расхода на начальные и конечные операции, приходящиеся на каждый тонно-километр. Грузовые транспортные тарифы определяются как сумма себестоимости тонно-километра (единицы грузооборота) и прибыли, необходимой для нормальной работы транспорта в условиях расширенного воспроизводства.

Разделение расходов на начально-конечные и движенические операции позволяет устанавливать двухставочные тарифы. Такие тарифы точнее отражают реальный процесс формирования общественно необходимых затрат труда, обеспечивают примерно равную рентабельность на всех расстояниях перевозки, позволяют упростить прејскуранты на перевозку грузов. На отдельных видах транспорта тарифы формируются особым образом.

Себестоимость тонно-километра грузооборота зависит от особенностей каждого вида груза. Высокие тарифные ставки устанавливаются на перевозку скоропортящихся продуктов, живой рыбы и подобных грузов. С учетом этих и некоторых других факторов все конкретные виды грузов объединены в разделы, группы и позиции.

Себестоимость транспортной продукции отличается от себестоимости любой другой продукции тем, что не включает в себя стоимость сырья (ввиду его отсутствия на транспорте), а также большей долей заработной платы и амортизационных отчислений.

Соответствующий уровень рентабельности позволяет транспортному предприятию не только поддерживать определенный уровень транспортных ресурсов, но и создавать фонды социального и научно-технического развития и резервы на случай форс-мажорных (экстренных) обстоятельств, связанных с особой природой транспортной продукции. Стоит отметить, что работа транспорта во многом зависит от качественной работы смежников на перегрузочных и складских работах, что также требует создания резерва производительности транспорта.

Транспортный тариф непосредственно не включает в себя налог на добавленную стоимость, который взимается с провозной платы.

Транспортные тарифы играют определенную регулирующую и социальную роль, влияя на размещение производства и рациональное использование отдельных видов транспорта, ценообразование в отдельных отраслях народного хозяйства и т. д. Поэтому, учитывая важное экономическое и социальное значение транспортных тарифов, государство во всех странах мира осуществляет определенное регулирование цен на некоторые виды транспортных услуг, особенно в области пассажирских перевозок.

Таким образом, транспортные тарифы являются ценами на перевозки, к основным видам которых относятся перевозки грузов, пассажиров, багажа и

почты.

На рынке транспортных услуг большую роль играет автомобильный транспорт, что обусловлено его специфическими особенностями и преимуществами перед другими видами транспорта, которые заключаются в следующем:

- высокой маневренности и подвижности, позволяющих быстро сосредоточить транспортные средства в необходимом количестве и в нужном месте;
- способности обеспечивать доставку «от двери до двери» без дополнительных перевалок и пересадок в пути следования;
- высокой скорости доставки и обеспечении сохранности грузов, особенно при перевозках на короткие расстояния;
- широкой сфере применения по видам грузов, системах сообщения и расстояний перевозок;
- необходимости меньших капиталовложений в строительство автодорог при малых потоках грузов и пассажиров (при крупных они приближаются к стоимости железнодорожного строительства).

Большая мобильность, удобство перемещения и способность быстро реагировать на изменения спроса позволяют автотранспорту часто быть вне конкуренции при пассажирских перевозках на местных линиях.

К недостаткам автомобильного транспорта можно отнести:

- высокую себестоимость перевозок (в десятки раз выше, чем на железнодорожном, водном и других видах транспорта);
- высокий уровень загрязнения окружающей среды;
- большую трудоемкость (на автотранспорте занято 3/4 всех работающих на транспорте), низкий уровень производительности труда вследствие малой средней грузоподъемности автомобилей;
- большие металлоемкость и энергоемкость.

Автомобильный транспорт обеспечивает главным образом внутрирайонные перевозки грузов и пассажиров, осуществляет централизованные перевозки от железнодорожных станций, аэропортов и обратно. Особенно широко используется автотранспорт в добывающей промышленности, строительстве, сельском хозяйстве и торговле.

На грузовом автомобильном транспорте применяют:

- сдельный тариф за перевозку 1 т определенного груза, за отправку конкретной массой или общим весом от 5 т в зависимости от расстояния;
- тариф на перевозку грузов из условия платных авто-тонно-часов при выделении определенного типа транспортного средства за 1 авто-тонно-час и за каждый километр пробега с грузом;
- тариф на повременное использование грузовых автомобилей и грузовых таксомоторов в зависимости от грузоподъемности автомобиля и за каждый километр пробега, а для грузового таксомотора – в зависимости от региона перевозки – за каждый час простоя и километр пробега.



Повременный тариф вводится при таких перевозках, при которых фактор времени доминирует над другими и способствует лучшему использованию автомобиля у клиента. При применении тарифа из покилометрового расчета ставка устанавливается в зависимости от грузоподъемности автомобиля за каждый километр пробега. Ставка за перегон подвижного состава зависит от типа подвижного состава и способа доставки.

Надбавки применяются за использование специализированного подвижного состава, экспедиторские услуги, выполняемые водителем, и в других случаях. Взимаются сборы за использование контейнеров, съемных кузовов и обменных полуприцепов, принадлежащих автотранспортным предприятиям.

Договорные тарифы применяются при перевозках, не предусмотренных прейскурантом, или при особых требованиях грузовладельцев к качеству перевозок и услуг, например по срочности доставки, по перевозке крупногабаритных тяжеловесных грузов. Договорные тарифы определяют исходя из обоснованных затрат на перевозки, работы и услуги (калькуляция себестоимости предоставляется заказчику).

Для усиления экономических стимулов работы грузовладельцев может вводиться нормирование простоев на перегрузочных работах и санкции при отклонении фактического времени простоя от нормативного.

Пассажирские тарифы на автомобильном транспорте дифференцированы по территории страны, видам сообщений и предоставляемым пассажирам удобствам, кроме того выделяются городские и междугородные тарифы, которые взимаются по поясам дальности поездки пассажиров.

При поездках пассажиров автобусами в межобластном сообщении в стоимость билета включается страховой сбор.

Заказные рейсы автобусов оплачиваются, как правило, по автомобильным часам. Широко применяются свободные (договорные) тарифы на перевозки частным автотранспортом.

Исследование рыночного подхода к тарифообразованию позволило установить, что в данном процессе аккумулируются все сложные экономические проблемы: прогнозирование и планирование, оценка эффективности инвестиций, способы отражения текущих затрат, кредитная и налоговая политика, эффективность управленческих решений и др. Тарифы должны быть мощным фактором рационализации грузопотоков, стимулировать бесперебойную доставку грузов и пассажиров в определенные сроки и с высоким уровнем качества. Функционирующая тарифная система должна заинтересовывать и стимулировать транспортные предприятия в снижении затрат на перевозки, более полно отражать качество перевозок (срочность, скорость доставки, сохранность грузов и др.), создавая тем самым условия для выполнения плана перевозок и полного удовлетворения потребностей народного хозяйства в перевозках и населения в передвижении.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Абалонин, С. М.** Ценообразование – современные подходы: ценовые факторы в деятельности автотранспортных предприятий : учеб. пособие / С. М. Абалонин. – М. : Транспорт, 2001. – 80 с.

2 Маркетинг на транспорте : учеб. для вузов / А. П. Абрамов [и др.] ; под общ. ред. В. Г. Галабурды. – М. : Желдориздат, 2001. – 329 с.

3 **Быченко, О. Г.** Экономика железнодорожного транспорта : учеб. пособие / О. Г. Быченко, А. Ф. Сыцко. – Гомель : БелГУТ, 2006. – 243 с.

4 **Гизатуллина, В. Г.** Калькуляция себестоимости продукции : практикум для студентов экономических специальностей / В. Г. Гизатуллина, Л. П. Богданович. – Гомель : БелГУТ, 2006. – 92 с.

5 **Гизатуллина В. Г.** Методологические подходы к формированию расходов и себестоимости услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта / В. Г. Гизатуллина, Н. В. Здановская. – Гомель : БелГУТ, 2014. – 233 с.

6 **Гизатуллина, В. Г.** Себестоимость железнодорожных перевозок : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина. – Гомель : БелГУТ, 2002. – 302 с.

7 Цены и ценообразование : учеб. для вузов / под ред. В. Е. Есипова. – 3-е изд. – СПб. : Питер, 1999. – 464 с.

8 Экономика предприятия : учеб. пособие / Л. Н. Нехорошева [и др.]. – Минск : Выш. шк., 2009. – 383 с.

9 Цены и ценообразование : учеб. для вузов / под ред. И. К. Салимжанова. – М. : ЗАО «Финстатинформ», 2001. – 304 с.

*T. VOROBYEVA*

*Belarusian State University of Transport*

## **PERFECTION AND FORMATION OF STRATEGY PRICING ENTERPRISES INVOLVED IN TRANSPORT SERVICES**

The formation of prices at the micro level, taking into account the features of the enterprise. Reveals the main trends of the pricing process in the motor transport division of the railway.

Получено 31.10.2016