

Ценовая политика и процесс ценообразования являются основным элементом экономической стратегии функционирования и развития любой компании. Изучению объекта цены, ценообразования, факторов, влияющих на данный процесс, посвящено множество научных трудов. Среди авторов можно назвать А. Смит, А. Маршал, Р. Холден, Х. Симон, И.В. Липсиц, В.В. Герасименко, А.Н. Козырин и других. Необходимо отметить, что цена является целевым объектом изучения практически всех экономических наук. Основные концепции процесса установления цены на продукцию, товары, работы и услуги заложены в рамках экономической теории, призванной интерпретировать объект изучения с точки зрения экономической философии, трактовки основных категорий и изучения гносеологии существования объекта. В теории управления организацией цена рассматривается в рамках маркетинга, как неотъемлемого и основополагающего элемента конкурентоспособности продукции и сбытовой политики в целом. Теория и практика финансового планирования и финансового менеджмента являются важнейшими факторами, влияющими на объем доходов компании, а соответственно на ее финансово-хозяйственное состояние [1]. Объект цены в таких отраслях как промышленный железнодорожный транспорт, имеет ряд особенностей, изучение которого целесообразно не только с позиции теории, но и необходимо с позиции практики функционирования предприятий данного вида экономической деятельности. Как известно процесс установления цен на услуги железнодорожного транспорта предполагает государственное регулирование, таким образом, речь идет о процессе тарифообразования и определения тарифов на рассматриваемые виды услуг. В чем же состоит особенность процесса установления цены в выбранной для рассмотрения отрасли? Первая особенность продиктована финансово-экономическим состоянием отдельных предприятий и отрасли в целом с позиции необходимости и эффективности для экономики региона, страны. Данный вопрос предполагает однозначный ответ, который констатирует факт чрезмерной изношенности основных фондов предприятий железнодорожного транспорта. А соответственно регулирование тарифов на данные услуги с учетом необходимости ремонта, модернизации производственных фондов предприятий. Однако данный вопрос имеет характеристику многофакторности и системности, заключающихся не только в механизме тарифного регулирования, но и концептуальном балансе интересов сторон, задействованных в транспортной деятельности. Сторонами, в частности, выступают владельцы железнодорожных путей, предприятия-пользователи услуг транспорта, государство. Для любой коммерческой структуры (транспортные предприятия и заказчики транспортных услуг) цель - получение максимальной прибыли. Государственный интерес (критерий, или цель) состоит в максимальном удовлетворении потребностей экономики страны в перевозках при наиболее рациональном и экономном использовании средств. Корпоративная цель зачастую может заслонить государственный интерес, если

он не обеспечен законодательно и не контролируется со стороны государства. В связи с этим вопрос предполагает более глубокое рассмотрение, а именно с учетом фактора значимости данных предприятий для развития отдельных предприятий, регионов, экономики страны как результат затрагиваются аспекты стратегии развития отдельных экономических зон и территорий. Вторая особенность заключается в природе экономической деятельности отрасли. Здесь уместно будет дать общепринятое определение промышленного железнодорожного транспорта под которым понимается обособленная системная совокупность транспортных предприятий, транспортных цехов, заводов, фабрик, электростанций или иных промышленных объектов, в задачу которых входит транспортировка промышленных грузов (продукции, сырья, отходов производства) с одного промышленного объекта на другой, либо, чаще всего, от объекта до станции, входящей в сеть ОАО «РЖД», то есть по путям не общего пользования [2]. Таким образом, экономическая деятельность предполагает перемещение грузов по проложенным путям от одного объекта до другого. Как результат с точки зрения маркетинга и экономики предприятия данная деятельность предполагает наличие ограниченного количества потребителей услуг, а следовательно тесную взаимосвязь экономической активности компаний-перевозчиков от экономической активности потребителей услуг. Третья особенность - это подверженность деятельности конкуренции со стороны автомобильного транспорта. Выделение этой особенности продиктовано тем, что предприятия промышленного железнодорожного транспорта и предприятия автотранспорта являются элементами одного сегмента рынка - рынка транспортных услуг. Но уровень организации, технико-экономического обеспечения, технологии осуществления работ и оказания услуг разнятся довольно сильно. Более того, рынок автотранспорта из-за открытости рынка подразумевает наличие представителей малого и среднего бизнеса, что обуславливает довольно низкий уровень постоянных затрат у данных компаний, что безусловно является конкурентным преимуществом перед предприятиями железнодорожной отрасли, характеристикой которых является высокие показатели фондовооруженности и уровня постоянных затрат. Как результат, в цепочку интересов участников тарифного регулирования железнодорожной отрасли добавляется еще один элемент - интересы компаний-конкурентов, а именно автотранспортных предприятий [3]. Вопросы тарифного регулирования железнодорожных перевозок на данный момент находятся в компетенции исполнительных органов власти субъектов РФ. Они самостоятельно разрабатывают методику расчета тарифов, по которым будут оказывать транспортные услуги в течение года. В то же время указанные особенности дают основание утверждать, что данный процесс должен иметь определенную централизацию, с целью обеспечения соответствия утвержденных тарифных стратегий интересам развития не только региона, но и экономики страны,

избегая тем самым ярко выраженной ценовой дискриминации и обеспечения сбалансированных условий конкуренции одного сегмента рынка и услуги – грузовых перевозок. Рассмотрим тарифы на железнодорожные перевозки с позиции ценового фактора. Как известно, цена является основным фактором при определении выручки от основного вида деятельности. Выручку от продаж с позиции потребностей отрасли и отдельно взятого предприятия можно представить как сумму двух составляющих. А именно суммы покрытия затрат и величины добавочной стоимости, заложенной в состав цены, в виде нормативной прибыли. Добавочная стоимость, в свою очередь, должна складываться из таких составляющих как: вознаграждение собственников за осуществление деятельности (чистая прибыль, подлежащая распределению), компенсация инфляционных процессов, покрытие инвестиционных потребностей, вызванной необходимостью в модернизации отдельно взятого предприятия-перевозчика, а соответственно и всей отрасли. , где Z – затраты, I – сумма инфляции, C – капиталовложения в модернизацию, R – сумма чистой прибыли. С другой стороны в рамках классического экономического анализа выручка является результирующим показателем произведения цены (тарифа) и физического показателя объема продаж. Наиболее простая формула, отражающая данное соотношение может быть представлена в виде мультипликативной модели, которая без труда подвергается детерминированному факторному анализу. , где P – цена единицы продукции (товара, работы., услуги); Q – физический объем продаж продукции, товара, оказания услуги, выполнения работ.

Дифференцированная математическая модель представляется следующим образом: , где P_i – цена единицы продукции (товара, работы., услуги); Q – физический объем продаж продукции, товара, оказания услуги, выполнения работ; t_i – показатель структуры, доля i – го вида продукции (товара, работы, услуги) в общей структуре продаж [4]. Рассмотрение представленной модели можно проанализировать с показателя структуры, так как он является непосредственным отражением вида экономической деятельности. Основным видом деятельности предприятий промышленного железнодорожного транспорта является подача - уборка вагонов по железнодорожным путям. Предприятия промышленного железнодорожного транспорта также выполняют: - погрузочно-разгрузочные работы; - маневровые работы собственным локомотивом; - предоставление собственных железно-дорожных путей для отстоя подвижного состава; - прочие технологические операции. Под погрузочно-разгрузочными работами понимаются операции по перемещению грузов со складов или с подвижного состава других видов транспорта в вагоны и из вагонов на склады или в подвижной состав других видов транспорта, операции по перемещению грузов вне и внутри складов, а также другие технологические операции, связанные с погрузкой и разгрузкой грузов. Под другими различными технологическими операциями понимаются так

называемые «холостые» пробеги локомотивов, перемещение порожних вагонов, маневровые операции по подбору групп вагонов, расформирование и формирование маршрутов и т.п. Таким образом, говоря о факторе структуры работы в формировании общей величины выручки предприятия, можно отметить ограниченность видов работ, тем более, если речь идет об услугах, тарифицируемых со стороны государства. Под тарифицируемые подпадают такие виды работ и услуг, как непосредственная перевозка грузов на различные расстояния. Что же касается прочих видов услуг, они осуществляются на основе договорных цен, согласно заключаемым договорам. Второй фактор, фактор объема оказания услуг. В практике деятельности предприятий железнодорожного транспорта тарификация услуг основывается на принципе экстраполяции ретроспективных данных, собранных на основе действующего бухгалтерского учета, на предстоящие периоды. Соответственно от перевозчиков требуется наличие функциональной структуры учета и планирования. Несмотря на то что тарифообразование – прямая задача государственных органов, данный процесс не может происходить в отрыве от практики деятельности предприятий и без учета их потребностей. В то же время данный показатель может быть представлен функцией от объема производства предприятий – потребителей транспортных услуг, что в целом является отражением деловой активности промышленности региона. Следовательно, определение уровня тарифа согласно указанным моделям гипотетически происходит на основе следующего соотношения: Таким образом, можно определить что уровень тарифа на оказываемые услуги находится в прямом соотношении от суммы осуществляемых затрат, уровня инфляции, необходимых капиталовложений и уровня рентабельности. Обратное влияние на уровень тарифа оказывает объем оказанных услуг в предыдущем по отношению к отчетному периоду [5]. Учитывая данное соотношение можно выявить концептуальное поведение предприятий-перевозчиков, заинтересованных в установлении справедливой цены на оказываемые услуги. Сразу отметим, что инфляционная составляющая представляет собой расчетный показатель, который от экономических субъектов не зависит. Поэтому детальному рассмотрению она не подвергается. Применительно к фактору затрат необходимо заметить, что прямой заинтересованности в понижении их уровня у предприятий не существует, так как снижение их абсолютной величины приведет в следующем году к пересмотру государственными органами тарифа в сторону уменьшения. Данное положение является одним из самых сложных моментов в процессе тарифообразования. В рамках системы управления предприятием актуальность вопросов управления затратами всегда являлась ключевой. Управленческие мероприятия по снижению и оптимизации затрат касаются в первую очередь постоянной их части. И они должны внедряться. В противопоставлении интересов сторон, участвующих в тарифообразовании

данное положение прослеживается явно. Поэтому согласно нормативным актам затратная часть тарифа рассматривается с позиции обоснованности и целесообразности осуществления расходов. Данный принцип заложенный в основу тарификации наделяет государство полномочиями определять соответствие элементов затрат с целью включения их в расчет тарифов [6]. Таким образом, часть расходов, которые с позиции контролирующих органов признаются не соответствующими требованиям, могут быть исключены. Но необходимо иметь в виду и обратный эффект: чрезмерное снижение тарифа в конечном итоге может привести к банкротству предприятий-перевозчиков, что отразится на предприятиях – потребителях услуг. А это в большинстве своем предприятия добывающей и обрабатывающей отрасли, то есть предприятия промышленности. Как результат, актуальность установления справедливой цены на перевозки в данном ракурсе сопоставляется уже с экономической безопасностью регионов и их социальной стабильностью. Фактор капиталовложений (инвестиций) также является важным. Говоря о железнодорожном транспорте в области грузоперевозок определение инвестиционных вложений лишь подчеркивает основной принцип осуществления инвестиционной деятельности в целом, а именно вложение средств в модернизацию производственного процесса с целью получения дохода в будущем. Однако и данный фактор содержит в себе элемент некоторой коллизии. И заключается он в том, что, в основном, модернизация происходит за счет попытки перевозчиков соответствовать технологическим потребностям потребителей. На второй план отодвигаются экономичность, безопасность, охрана труда и прочие не менее важные вопросы. В то же время изношенность основных средств предприятий промышленного железнодорожного транспорта оценивается по экспертным данным на уровне 80%. Это еще раз подчеркивает актуальность рассмотрения механизмов тарифообразования с позиции необходимости восстановления данной подотрасли железнодорожного транспорта как важной составляющей инфраструктуры промышленности. Следующий элемент – чистая прибыль – отражает уровень заинтересованности собственников в осуществлении данного вида экономической деятельности. Чистая прибыль – это как раз тот показатель, который предопределяет соотношение риска бизнеса с его доходностью, а также является основой капитализации любого предприятия. Уровень рентабельности колеблется на данный момент времени на уровне 10-15%, что в производственных отраслях считается средней величиной, однако далеко несопоставимо с торговлей или сектором услуг. Надо отметить, что благосостояние собственников компании в процессе тарифообразования рассматривается в последнюю очередь. Вызвано это тем, что норматив рентабельности, заложенный еще во времена плановой экономики, прижился и в условиях становления рыночной экономики. Как результат, несмотря на растущую значимость института собственности,

доходность по акциям, выраженная в виде реальных дивидендов, оценивается как фактор, которым можно варьировать с целью уменьшения результирующего показателя тарифа на предприятиях ограниченной монополии. Объем оказания услуг и выполнения работ, как уже отмечалось, имеет обратное влияние. Однако заметим, что это чисто математическая интерпретация. Экономически предприятиям-перевозчикам, безусловно, выгодно максимизировать данный показатель. Рост физического показателя – результат увеличения грузоперевозок положительно сказывается на выручке предприятия. С точки зрения тарифообразования заметим, рост или падение объема продаж нельзя рассматривать отдельно от фактора общих затрат. И основным соотношением, участвующим в анализе при ценообразовании должно быть сравнение темпа прироста общих затрат и темпа роста объема грузоперевозок в пользу последнего. Это будет свидетельствовать об относительном снижении затратности оказания услуг и выполнения работ, а соответственно о повышении эффективности использования ресурсов и управления предприятием. Таким образом, можно отметить, что тарифообразование является основополагающим элементом в развитии отрасли промышленного железнодорожного транспорта. Вопросы, касающиеся ценообразования, являются системными и требуют глубокого анализа условий функционирования отдельных предприятий, межхозяйственных связей, уровня развития регионов в рамках постоянно изменяющейся макроэкономической ситуации в стране