

УДК 338.517:656
ББК 65.25

Е.Е. Савченко

ОСОБЕННОСТИ И ВЕЛИЧИНА ТРАНСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ В КОНЕЧНОЙ ЦЕНЕ СЫРЬЕВЫХ ТОВАРОВ СИБИРСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА*

Рассчитанный уровень транспортной составляющей в конечной цене наиболее массовой перевозимой номенклатуры груза «уголь», рассматривается как степень влияния на совокупные народнохозяйственные затраты, исходя из конечной цены потребления товара. Концептуально рассмотрено значение транспортной составляющей: при краткосрочном прогнозировании основных трендов рыночного поведения, влияющего на реальный сектор экономики Сибирского федерального округа.

Ключевые слова: транспортная составляющая, оптимизация транспортных расходов, виды сообщения, конечная стоимость, краткосрочное прогнозирование, инвестиционная политика, сырьевые товары, тарифная нагрузка, инвестиционное развитие, Сибирский федеральный округ.

E.E. Savchenko

PECULIARITIES AND SHARE OF TRANSPORTATION COMPONENT IN THE FINAL PRICE OF RAW MATERIALS IN THE SIBERIAN FEDERAL DISTRICT

The calculated level of transportation component in the final price of the most mass transported nomenclature of cargo «coal» is considered as extent of influence on cumulative economic expenses proceeding from the final price of consumption of the goods. The value of transportation component is considered conceptually: in short-term forecasting of the main trends of market behavior that influences real sector of economy of the Siberian Federal district.

Keywords: transportation component, optimization of transportation costs, types of the communication, final cost, short-term forecasting, investment policy, raw materials, tariff load, investment development, the Siberian Federal district.

Современные условия производства и конечное потребление массовых товаров обуславливает их перемещения на значительные расстояния. Это формирует отдельную часть конечной стоимости реализуемого товара в форме транспортной составляющей. Уровень транспортной составляющей в конечной цене продукции — это показатель, наиболее точно отражающий тарифную нагрузку транспорта на: товаропроизводителя в отношении собственных издержек. На потребителе отражается в качестве ограничения покупательской способности [1].

Принимая во внимание, что транспортная составляющая может иметь разную удельную величину в себестоимости товара, необходимо ее рассматривать как степень влияния на совокупные народнохозяйст-

* Работа выполнена при финансовой поддержке проекта ФБ-10 «Теоретические аспекты формирования стратегии устойчивого экономического роста регионов Сибири в условиях усиления процессов глобализации».

венные затраты, исходя из конечной цены потребления товара. В этой связи, необходимо учитывать, что величина транспортной составляющей как для производителя, так и для потребителя находится во взаимосвязи внешних и внутренних факторов. К внешним факторам относят рост цен на товары, повышение или понижение пошлин, изменение налогового законодательства и т.д. Внутренние факторы характеризуются изменением себестоимости производства за счет новых технологий и переориентация на дешевые источники сырья.

Таким образом, внешние и внутренние факторы вызывают разнонаправленное колебание цены на потребляемые товары. В результате удельный вес транспортной составляющей в цене товара может увеличиться и быть ключевым в отношении потребительского спроса на товары, что может вызвать сокращение объемов перевозок. В случае снижения удельного веса транспортной составляющей в цене товара по причине роста стоимости товара, вызванного увеличением потребительского спроса, вероятнее всего, приведет к росту перевозок. Данные характеристики транспортной составляющей наиболее актуальны для сырьевых промышленных предприятий территориально расположенных в отдаленных регионах от основных потребителей. Так, в Сибирском федеральном округе (СФО) добыча сырья и обрабатывающие производства со значительным грузообразованием территориально отдалены от основных рынков сбыта. Величина транспортной составляющей является ключевым фактором, оказывающим прямое влияние на конечную стоимость товара. Поэтому расчет транспортной составляющей в конечной стоимости продукции важен в качестве актуализации вопроса по оптимизации транспортных расходов, путем реализации инвестиционной политики в области инфраструктурного строительства, а также краткосрочного прогнозирования основных трендов рыночного поведения на рынке.

При оценке уровня транспортной составляющей за период необходимо использовать средневзвешенную цену за анализируемый период, учитывая при этом количество отправленных по направлениям тонн груза. Обобщающим показателем является уровень транспортной составляющей в цене продукции ($ТС$, %), основными факторами, влияющими на изменение итогового показателя: дальность перевозок (L , км), цена перевозимого товара (C , р./т), тариф за перевозку (T , р./т).

Кроме того, по основным направлениям грузопотоков, «зарождающихся» в СФО, необходимо рассчитать уровень транспортной составляющей по видам сообщения: внутригосударственные, экспортные (через пограничные переходы и припортовые станции). Основной номенклатурой грузов по объемам перевозок во внутригосударственном и экспортном сообщении, отправляемых из СФО, является уголь, поэтому целесообразнее провести расчеты на примере самой массовой номенклатуры. Расчет уровня транспортной составляющей по видам сообщения в ряде случаев имеет специфические особенности. При этом уровень транспортной составляющей должен оцениваться, исходя из средневзвешенного тарифа и средневзвешенной цены. Рассчитывать эти показатели необходимо по следующим признакам:

1. По времени — когда необходимо учесть изменение цены по месяцам.
2. По объему перевозок — для учета изменения объемов перевозок по каждому месяцу при прочих равных условиях.

3. По адресам перевозок (корреспонденции) — для учета зависимости цены и объемов перевозок одного и того же груза от адреса или направления (корреспонденции) перевозок.

4. По дальности перевозок — с учетом того, что вычисляют только физическое расстояние перевозок, то средневзвешенные расчеты по этому признаку исчисляют только по тарифу.

При оценке уровня транспортной составляющей по видам сообщения по всем грузам за определенный период времени (месяцев), следует использовать следующую формулу:

$$\overline{TC}_n^m = \frac{\overline{T}_n^m}{\overline{C}_n^m} \cdot 100,$$

где \overline{TC}_n^m — средний уровень транспортной составляющей по всем укрупненным группам грузов в n периоде по виду сообщения m , %; \overline{T}_n^m — средневзвешенный тариф грузов в n периоде по виду сообщения m , р./т; \overline{C}_n^m — средневзвешенная конечная цена по всем группам грузов в n периоде по виду сообщения m , р./т; m — вид сообщения или маршруты перевозок «В» — внутренние перевозки, «Э» — экспорт («ЭС» — назначение на сухопутные погранпереходы РФ, «ЭП» — назначение на припортовые станции РФ).

Расчет транспортной составляющей во всех видах сообщения (внутригосударственных и экспортных перевозках) основных видов производимых товаров из СФО в основные районы потребления отправки маршрутов представлен в таблице.

**Расчет уровня транспортной составляющей
во всех видах железнодорожного сообщения основных номенклатур
грузов производимых в СФО**

Груз	Объем перевозок во всех назначениях, тыс. т	Внутригосударственное сообщение		Экспорт через припортовые станции		Экспорт через погранпереходы		Транспортная составляющая во всех направлениях, %
		Доля перевозок, %	Транспортная составляющая, %	Доля перевозок, %	Транспортная составляющая, %	Доля перевозок, %	Транспортная составляющая, %	
Уголь	168 530	68,2	20,1	11,3	24,0	20,5	25,1	21,6
Нефтеналивные	138 000	36,2	8,1	56,5	12,5	7,2	36,3	12,6
Черные металлы	175 000	50,9	19,0	12,0	20,9	37,1	22	20,3
Лесные	55 000	81,8	16,7	9,1	11,7	9,1	14,1	16
<i>Итого</i>	536 530	55,7	16,9	22,9	15,6	21,3	24,1	18,2

Составлена по данным Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» и Федеральной службы государственной статистики РФ.

Рассчитав величину транспортной составляющей основной номенклатуры продукции, производимой в СФО, возможно концептуально рассмотреть значение и ее влияние в следующих аспектах:

- краткосрочного прогнозирования основных трендов рыночного поведения, влияющего на реальный сектор экономики СФО;
- особенности влияния транспортной составляющей в СФО на инвестиционную политику в области инфраструктурного строительства.

Учитывая величину транспортной составляющей массовых номенклатур, производимых в СФО, по видам сообщения (внутригосударственные: уголь и черные металлы — 20%, лес — до 17%, нефтеналивные — 8%; экспортные: уголь — до 25%, черные металлы — до 37%, лес — до 16%, нефтеналивные — 36%), можно говорить о наличии достаточной величины, влияющей на конечную стоимость реализации продукции. Естественной закономерностью является стремление ее минимизации на конкретном маршруте или выбор наименьшей транспортной составляющей на нескольких альтернативных маршрутах перевозки грузов. Учитывая, что в СФО железнодорожный транспорт является не только средством доставки продукции до конечного потребителя, но и «...технологическим звеном в производственном процессе», оптимизация транспортных расходов должна отразиться на реальном секторе через снижение цены реализации и повышение конкурентоспособности товаров.

Таким образом, в краткосрочном периоде в соответствии с основными трендами рыночного спроса на продукцию производимую СФО, возможно прогнозировать и координировать востребованность на определенную номенклатуру перевозок, путем изменения отдельных параметров тарифа или условий перевозок.

Рассматривая аспект инвестиционного развития региона на фоне значительных транспортных расходов предприятий, необходимо отметить следующее: присутствие высоких транспортных затрат в регионе — это не только следствие географически удаленного размещения предприятий, но и отсутствия развитой, эффективно работающей транспортной инфраструктуры. Наличие этого фактора негативно влияет на самые рентабельные инвестиционные проекты СФО. Железнодорожный транспорт региона, представляя часть единого технологического процесса, в категории экономических величин является независимой переменной, усиливая собственное значение фактором монопольного преимущества. Как следствие, инертность основного перевозчика, отсутствия экономических механизмов удовлетворения в полном объеме потребности в перевозках, а также низкие объемы строительства железнодорожных линий создает предпосылки сдерживания развития региональной экономике в целом.

В целях изменения сложившейся ситуации, положительным элементом может стать наличие значительного удельного веса транспортных расходов в конечной стоимости реализуемой продукции. В условиях глобально растущих трендов отечественной и мировой экономики, увеличения потребления сырьевых товаров и гарантированной востребованности перевозок может экономически стимулировать частный капитал по вовлечению в транспортный бизнес и участия в инфраструктурных проектах СФО.

Двухфакторное значение транспортной составляющей при одновременном сдерживании развития региона и значительном потенциале развития транспортного бизнеса из-за ее высокой величины является особенностью СФО.

Одновременное присутствие в транспортной составляющей регионального продукта фактора сдерживающего развитие региона из-за высокой средней величины в себестоимости продукции (более 18%) и фактора потенциального развития транспортного бизнеса ввиду его значимости и востребованности для региона особенно выделяет транспортную составляющую.

Итогом сложившихся экономических предпосылок должно стать промышленное развитие региона через реализацию инвестиционных проектов в области транспортной инфраструктуры, обеспечивая доступность и конкурентоспособность сырьевым товаропроизводителям СФО.

Список использованной литературы

1. Алешин Д.А. Современные подходы ФАС России к анализу состояния конкурентной среды на товарных рынках / Д.А. Алешин, М.А. Положихина // Современная конкуренция. — 2007. — № 5. — С. 25–38.

Referenses

1. Aleshin D.A. Sovremennye podkhody FAS Rossii k analizu sostoyaniya konkurentnoi sredy na tovarnykh rynkakh / D.A. Aleshin, M.A. Polozhikhina // Sovremennaya konkurenciya. — 2007. — № 5. — S. 25–38.

Информация об авторе

Савченко Евгений Евгеньевич — кандидат экономических наук, докторант, Байкальский государственный университет экономики и права, г. Иркутск, e-mail: esav@krw.ru.

Author

Savchenko Evgeniy Evgenievich — PhD in Economics, Candidate for Doctorate Degree, Baikal State University of Economics and Law, Irkutsk, e-mail: esav@krw.ru.