

УДК 656.078.3

МЕТОДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЦЕННОСТНОГО ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ НА МАРШРУТАХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Костров Владимир Николаевич¹, доктор экономических наук, профессор

e-mail: vnkostrov@yandex.ru

Бафанов Артем Павлович², эксперт

e-mail: abafanov@mail.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

² Центр развития транспортных систем Нижегородской области, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье представлен анализ подходов к ценностному тарифообразованию на маршрутах комбинированных пассажирских перевозок с участием инновационных скоростных речных судов. Дается оценка их применения при разработке программ развития скоростных речных магистралей, в том числе с учетом опыта участия авторов в программах развития речных скоростных перевозок в приречных территориях в комбинированном сообщении.

Ключевые слова: пассажирские перевозки, скоростной инновационный флот, комбинированные сообщения, скоростные речные маршруты.

METHODOLOGICAL ASPECTS OF VALUE PRICING ON COMBINED PASSENGER TRANSPORTATION ROUTES

Kostrov Vladimir Nikolaevich¹, Doctor of Economic Sciences, Professor

e-mail: vnkostrov@yandex.ru

Bafanov Artem Pavlovich², Expert

e-mail: abafanov@mail.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

² Center for the Development of Transport Systems, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article presents an analysis of approaches to value pricing on routes of combined passenger transportation with the participation of innovative high-speed river vessels. An assessment of their application in the development of programs for the development of high-speed river highways is given, including taking into account the experience of the authors' participation in programs for the development of high-speed river transportation in riverine territories in combined communication.

Keywords: passenger transportation, high-speed innovative fleet, combined communications, high-speed river routes.

Анализ научных работ и исследования авторов статьи показали, что тарифы комбинированных перевозок определяются целым комплексом факторов: технических, технологических, организационных, социально-экономических, маркетинговых, логистических, правовых.

При этом тарифы, в том числе тарифы на перевозку пассажиров в комбинированных сообщениях «...выполняют присущие ценам функции и обеспечивают эффективность перевозок, когда они разрабатываются на основе достаточно полного и детального учета всех основных тарифообразующих факторов» [1].

В отечественной и зарубежной практике нет единого подхода к выбору эффективной модели управления общественным пассажирским транспортом на региональном и межрегиональном уровнях. Отсутствует и общепризнанная модель формирования и регулирования пассажирских комбинированных тарифов агломераций и регионов для пригородного и междугороднего сообщений с использованием новых типов скоростного флота. При этом специалистами и учеными выделяются несколько основных направлений и условий создания современной системы формирования и регулирования тарифов сфере общественного пассажирского транспорта [2 – 5, 9].

Анализ авторами статьи данных научных работ по проблеме тарифообразования на транспорте показал, что главное место занимают внутренние факторы, как факторы производства, так и факторы реализации. Первые определяют издержки перевозчиков, вторые – востребованность перевозок и их доходность. Это обуславливает определенные различия в подходах к тарифообразованию. Иначе говоря, при разработке тарифов на комбинированные пассажирские перевозки следует исследовать и учитывать как факторы, определяющие стоимость перевозок, так и отклонения тарифов от стоимости. При решении этой задачи обычно используют два базовых концептуальных подхода: классический и маржинальный.

Первый, классический подход основан на затратной теории, т.е. тарифы формируются на основе издержек предприятий пассажирского транспорта. Второй подход основан на рынке – соотношении спроса и предложения услуг пассажирского транспорта.

К наиболее распространенным методам второго подхода, концепции маржинального ценообразования в сфере пассажирских перевозок следует выделить два базовых методических приема:

- ориентация на потребителя: цены определяются исходя из воспринимаемой ценности услуги, с ориентацией на спрос, престижности тарифов, конкуренции (состоятельности);
- ориентация на конкурентов: цены следуют за тарифами рынка, тарифами предприятия-лидера рынка.

В качестве интегральных инструментов для формирования тарифов на пассажирские перевозки применяются различные параметрические методы, среди которых выделяются бальный, регрессионного анализа, удельных показателей и другие [6, 7].

Основные факторы тарифообразования комбинированных пассажирских перевозок можно подразделить на несколько групп [2]:

1. Факторы, влияющие на размер и структуру стоимости и через них определяющие изменения тарифов. В этой группе важнейшими элементами являются:

- условия производства транспортной продукции как основа формирования общественно необходимых затрат труда. Они характеризуются уровнем научно-технического прогресса, квалификацией и уровнем производительности труда персонала. Эти факторы в основном определяют издержки, приходящиеся на единицу транспортной продукции;
- условия реализации транспортной продукции, характеризующие спрос, т.е. потребности населения в ней, выявляемые в сфере обращения;



- условия, определяющие соотношения между необходимым и прибавочным продуктом во вновь созданной стоимости, т.е. уровень рентабельности производства с учетом стоимости транспортных средств, их ремонта, энергоресурсов, заработной платы персонала.

2. Факторы, образующие приращенную форму стоимости, характеризующие различными потребительскими свойствами транспортной продукции (скоростью перевозки пассажира, комфортабельности поездки и др.). Эти факторы образуют базу тарифов, дифференцирующих потребительские стоимости, т.е. показатели качества таких перевозок.

3. Факторы, отклоняющие тарифы от стоимости, т.е. от общественно необходимых затрат труда: колебания соотношения спроса и предложения, платежеспособность населения, социальные льготы на проезд различных категорий пассажиров.

Таким образом, в системе тарифообразования на перевозки пассажиров факторы производства тесно переплетаются с факторами потребления. Последние следует рассматривать как совокупность потребительских признаков совместной транспортной работы перевозчиков и оператора в системе комбинированных пассажирских перевозок. Наряду со стандартными показателями потребления: цель поездки, дальность и продолжительность здесь авторами статьи выделяется их бесшовность и удобство. Это обеспечивается организацией инновационных интермодальных и мультимодальных пассажирских перевозок [8].

Величина тарифа комбинированной перевозки на прогнозируемый период определяется на коммерческих маршрутах по комплексной методике, сочетающей принципы активного и пассивного ценообразования, то есть по совокупности затратного (по издержкам), конкурентного (ориентация на цены конкурентов) и рыночного (на основе избирательности спроса и адресности предложения). На социальных маршрутах формирование тарифов осуществляется с учётом мер государственного регулирования. В результате интегральная процессная модель ценностного ценообразования на маршрутах комбинированных пассажирских перевозок представлена на рис. 1.

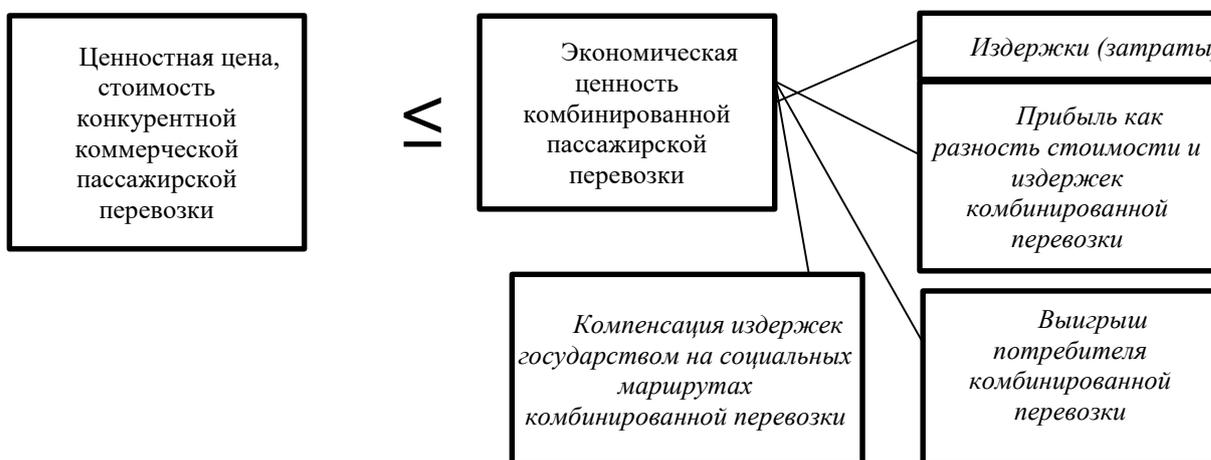


Рисунок 1 – Интегральная процессная модель ценностного ценообразования на коммерческих и социальных маршрутах комбинированных пассажирских перевозок

В рамках данной модели, предложенной авторами статьи, реализуются оба вида (активного и пассивного) коммерческого ценностного ценообразования с учётом наличия спроса на комбинированные перевозки как со стороны населения с соответствующим платежеспособным спросом, так и спроса населения с ограниченными платежными способностями.

Поэтому для формирования интегрального подхода при планировании сетевых тарифов необходимо выделять соответствующие сегменты (секторы) рынка.

Концептуальная модель тарифообразования в системе комбинированных пассажирских перевозок представлена авторами с учетом [1, 8, 10] следующим образом:

$$C_{Tt}^{KP} = f(S_{уд}^{KP}, C_{Tt}^a, Y_{Pt}, K_t^{KP}, r_t \cdot B_{Pt} \cdot K_t^{KP}), \quad (1)$$

где C_{Tt}^{KP}, C_{Tt}^a – ставка тарифа соответственно комбинированной и альтернативной (конкурентной) схемы пассажирской перевозки в период времени t , руб./чел.;

$S_{уд}^{KP}$ – удельные издержки комбинированной перевозки, руб./чел.;

Y_{Pt} – уровень платежеспособного спроса различных групп населения в период времени t , зависящий от уровня среднедушевых доходов потребителей транспортных услуг и эффекта (выигрыша) от их получения, Δ_{Pt} ;

K_t^{KP} – показатель качества комбинированной перевозки в период времени t ;

r_t – прогнозируемая рентабельность перевозки в период времени t ;

K_t^{KP} – величина риска потери доходности комбинированной перевозки, зависящая от уровня государственной поддержки маломобильных групп населения.

Для конкретного маршрута ij величина ставки конкурентного тарифа будет определяться на основе следующей модели:

$$C_{Tij}^{KP} = S_{удij}^{KP} (1 + r_{ij}^{KP}) \leq C_{Tij}^a + \Delta_{Pij}^{KP} + \Delta K_{ij}^{KP}, \quad (2)$$

где C_{Tij}^{KP}, C_{Tij}^a – ставка тарифа соответственно комбинированной и альтернативной (существующей) схемы пассажирской перевозки на направлении ij , руб./чел.;

$S_{удij}^{KP}$ – удельные издержки комбинированной перевозки маршруту ij , руб./чел.;

Δ_{Pij}^{KP} – выигрыш пассажира от использования комбинированного маршрута ij , определяющий размер компенсации издержек транспортной компании на социальных маршрутах, руб./чел.;

ΔK_{ij}^{KP} – размер компенсации издержек транспортным компаниям при обслуживании на социальном комбинированном маршруте ij , при обслуживании маломобильных групп населения, руб./чел.

Эффект или выигрыш населения от использования комбинированных скоростных маршрутов, обладающих свойствами скорости, бесшовности, перевозки «от двери до двери», «от терминала до терминала», состоит в получении более качественной транспортной услуги, а также в сокращении времени поездки и возможности сокращения расходов пассажира на перемещение (дополнительный доход). Такой эффект может быть оценён для поездок, связанных с производственно-трудовой деятельностью, по формуле:

$$\Delta_{Pij}^{KP} = d_{сут} \cdot \Delta t_{ij}^{KP} \cdot k_{прив}, \quad (3)$$

где $d_{сут}$ – среднесуточный доход трудоспособного населения, руб./чел.;

Δt_{ij}^{KP} – экономия времени поездки пассажира, сут.;

$k_{прив}$ – коэффициент приведения, учитывающий фактор неопределенности (энтропии), соотношение реального эффекта к фактическому, $k_{прив} = 0,1 \div 0,5$.

При установлении тарифа комбинированной перевозки следует учитывать, что он, согласно маркетинговой теории ценообразования, может варьироваться от некоторой минимальной величины C_{ijmin}^{KP} , зависящей от объема перевозок и себестоимости, до максимальной величины C_{ijmax}^{KP} , равной, как показано выше, значению C_{Tij}^{KP} .

При этом должна обеспечиваться расчетная рентабельность комбинированного маршрута в целом и отдельных его участников – исполнителей отдельных этапов. Последнее достигается за счёт использования паритетности экономических интересов

участников – отдельных транспортных звеньев и элементов, то есть видов транспорта и их предприятий [10]. Это может быть выражено следующим соотношением:

$$r_m(x) = r_z(x_z),$$

где r_m , r_z – рентабельность комбинированного маршрута в целом и z -го звена (этапа) – водного и других видов транспорта соответственно.

Перечисленные особенности тарифообразования на комбинированных пассажирских перевозках, предложенные подходы и сложившиеся тарифные системы различных видов транспорта показывают, что при разработке «сквозных» ставок таких пассажирских перевозок, как и в сфере грузового транспорта, целесообразно использование « сетевого принципа », который должен быть закреплён оператором комбинированной пассажирской перевозки в договорах с транспортными компаниями взаимодействующих видов транспорта.

Таким образом, как показали выполненные авторами статьи исследования и анализ различных научных и методических источников, обоснованные тарифы на перевозку пассажиров в комбинированных сообщениях будут выполнять присущие ценам функции и обеспечивать эффективность функционирования взаимодействующих видов транспорта общего пользования при условии системного, полного и детального учета основных тарифообразующих факторов. Это будет определяющим условием устойчивого инновационного развития регионального комплекса пассажирского транспорта.

Список литературы:

1. Гончаренко, С.С. Тарифообразование и тарифное регулирование на транспорте России в современных условиях: дисс. канд. экон. наук: 08.00.05 / Гос. ун-т упр. – Москва, 2003. – 131 с.
2. Персианов, В.А. Транспортные пассажирские тарифы / Персианов В.А., Федоров Л.С., Липатов А.Г., Чашина Т.П., Сысоева Е.А., под общ. ред. Персианов В.А. – М.: Московская государственная академия водного транспорта, 2007. — 186 с.
3. Абрютин, М.С. Ценообразование в рыночной экономике: Учебник / М. С. Абрютин. – М.: Дело и Сервис, 2002. – 255 с.
4. Каравашкин, И.П. Основы ценообразования: Учебное пособие / И.П. Каравашкин. – Нижний Новгород: Изд-во Волго-Вятской акад. гос. службы, 2006. – 183 с.
5. Крейнин, А.В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837-2007 гг.) / А. В. Крейнин. – М.: АНОВПОА "Международ. ун-т в Москве", 2010. – 267 с.
6. Зверева, Т.О. Методы расчета и регулирования тарифов на городском пассажирском транспорте / Зверева Т.О., Корнилов С.Н. / [Современные проблемы транспортного комплекса России](#), Том 1 №1, 2011. – С. 155 – 163.
7. Килькаева, Ю.А. Формирование и регулирование пассажирских тарифов на услуги авиакомпаний: дисс. канд. экон. наук: 08.00.05. – Хабаровск, 2008. – 191 с.
8. Бафанов, А.П. Структура и классификация комбинированных пассажирских перевозок. Международный научно-исследовательский журнал «Региональная и отраслевая экономика» № 11 (125), 2022. DOI: <https://doi.org/10.23670/IRJ.2022.125.42>
9. Липсиц, Н.В. Коммерческое ценообразование: Учеб. для ун-тов и программ MBA. Сб. деловых ситуаций. Тесты / И.В. Липсиц; Высш. шк. менеджмента Гос. ун-та "Высш. шк. экономики" М-ва экон. развития и торговли и М-ва общ. и проф. образования Рос. Федерации – 2. изд., доп. и испр. – М.: Изд-во БЕК, 2001. – 557 с.
10. Костров, С.В. Комплексное управление конкурентоспособностью комбинированных перевозок // Стратегическое развитие организации. Сборник материалов



международной научно-практической конференции. – Владимир: ВФРАГС, 2012. – С.136 – 146.

