

УДК 656.032

Маркетинговое исследование тарифа на рынке междугородних пассажирских автобусных перевозок в Иркутской области на примере автоколонны 1880

© А.А. Сукманская, С.А. Яценко

*Иркутский национальный исследовательский технический университет,
г. Иркутск, Российская Федерация*

Аннотация. На междугородних перевозках транспортная конкуренция – важнейший элемент рыночного механизма, который поддерживает стабильность хозяйственной деятельности, защищающей права потребителей и удовлетворяющей их запросы. Тарифное регулирование по междугородним маршрутам необходимо для стабильности спроса, оно является важным административным барьером входа на рынок пассажирских услуг, влияет на конкуренцию и, как следствие, на снижение цены на проезд. Регулирование тарифа является первостепенной задачей региональных и муниципальных властей, оно позволяет в первую очередь создать условия, соответствующие повышению финансово-экономической стабильности и эффективной работы перевозчиков. Во-вторых, позволяет обеспечить доступность общественного пассажирского транспорта в пределах его социально обусловленной и жизненно необходимой транспортной подвижности. В-третьих, повысить качество предоставляемых услуг населению. В статье рассмотрена тарифная политика основных перевозчиков на междугородних маршрутах Иркутской области. Приведены результаты маркетингового исследования ценовой политики перевозчиков по следующим направлениям: Иркутск – Усть-Кут; Иркутск – Саянск; Иркутск – Жигалово. В частности, проведен сравнительный анализ тарифов и стоимости одного пассажироместа. Предложены практические и управленческие действия с точки зрения привлечения клиентов к маршрутам крупной транспортной компании в Иркутской области.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, тариф, междугородние перевозки, транспортная компания, транспортный рынок, пассажирские перевозки

Marketing Study of Fare in the Long-Distance Passenger Bus Market in Irkutsk Region in the Case of the 1880 Motorcade

© Alyona A. Sukmanskaya, Svetlana A. Yatsenko

*Irkutsk National Research Technical University,
Irkutsk, Russian Federation*

Abstract. In intercity transportation, transport competition is an essential element of a market mechanism that maintains the stability of economic activity that protects consumers' rights and satisfies their needs. Tariff regulation on intercity routes is necessary for the stability of demand, it is an important administrative barrier to entry into the passenger services market, and it affects competition and, as a consequence, reduces the price of fares. Tariff regulation is a paramount task of regional and municipal authorities; it allows first of all creating conditions corresponding to increase financial and economic stability and efficient operation of carriers. Secondly, it ensures the availability of public passenger transport within its socially determined and vital transport mobility. Thirdly, to improve the quality of services provided to the public. The article considers the tariff policy of the main carriers on intercity routes of the Irkutsk region. The article presents the results of a marketing study of the pricing policy of carriers in the following areas: Irkutsk – Ust-Kut; Irkutsk – Sayansk; Irkutsk – Zhigalovo and a comparative analysis of tariffs and the cost of one passenger seat. The article proposes practical and managerial actions in terms of attracting customers to the routes of a large transport company in the Irkutsk region.

Keywords: road transport, tariff, intercity transportation, transport company, transport market, passenger transportation

Пассажирский автомобильный транспорт – это вид транспорта, являющийся наиболее массовым и удобным для деловых и культурных поездок. Он обладает большой маневренностью, хорошей проходимо-

стью, может приспособливаться к нуждам клиентов, поэтому автомобильный транспорт можно эксплуатировать в различных климатических и географических

условиях. Экономически целесообразно применять пассажирский автомобильный транспорт в основном на небольшие расстояния.

Основным показателем качества жизни любого поселения является работа общественного транспорта, по которому жители оценивают деятельность местных властей.

Тариф на общественный пассажирский транспорт может быть отражением того, насколько спрос на рынке предоставления услуг пассажирского транспорта соответствует предложению. Он является важнейшим расчетным показателем для плановой деятельности перевозчика, влияет на финансовые возможности предприятий транспорта и их стабильность в условиях жесткой рыночной конкуренции. Кроме того, нужно отметить, что стоимость проезда, с одной стороны, обеспечивает удовлетворение спроса на качественные перевозки за приемлемую цену, а с другой стороны, устойчивую финансово-хозяйственную деятельность автотранспортных организаций. А для большей части населения транспортные расходы занимают значительную долю в общих потребительских расходах.

Грамотный расчет тарифов на общественный пассажирский транспорт позволяет решить следующие задачи:

- 1) обеспечить баланс между экономическими интересами перевозчиков и потребителей транспортных услуг;
- 2) экономически обосновать планируемые (расчетные) себестоимость перевозки пассажиров и возможную прибыль;
- 3) учитывать результаты деятельности перевозчиков по итогам работы за предшествующий период регулирования;
- 4) увеличить ответственность перевозчиков за достоверность финансовых показателей при предъявлении их в регулирующий орган;
- 5) для смешанных транспортных услуг разделить статистику учета объемов перевозок, доходов и расходов по различным видам деятельности (например, если перевозчик работает в городском, пригородном и междугородном сообщении).

Для того чтобы рассчитать максимально допустимый тариф на услуги общественного пассажирского автомобильного транспорта, необходимо определить долю транспортных расходов в среднемесечном доходе населения. Ее можно определить по данным территориального органа Феде-

ральной службы государственной статистики (в частности, необходим уровень средней заработной платы жителей на текущий период) [1–3].

Для определения тарифа на перевозку населения общественным автомобильным пассажирским транспортом в междугородном сообщении необходимо эксплуатационные затраты и плановую прибыль расчетного периода разделить на прогнозируемый пассажирооборот за этот же период.

Непосредственный уровень тарифа определяется индексным методом, который позволяет выявить увеличение затрат предприятия вследствие роста цен на материальные ресурсы, расходов на заработную плату и других факторов, не зависящих от перевозчика. Для этого рассчитывается индекс изменения нормативной себестоимости перевезенного пассажира расчетного периода по отношению к базовому по формуле:

$$Y_p = \frac{Z_1}{Z_0}, \quad (1)$$

где Z_1 – нормативная себестоимость перевезенного пассажира расчетного периода; Z_0 – нормативная себестоимость перевезенного пассажира базового периода.

Необходимый уровень тарифа на перевозку пассажиров определяется умножением действующего тарифа на рассчитанный индекс изменения себестоимости.

На междугородних перевозках конкуренция является важнейшим элементом рыночного механизма, она поддерживает стабильность хозяйственной деятельности, которая направлена на защиту прав потребителей и удовлетворение их запросов. Поэтому для стабильности спроса после повышения тарифа часто используют тарифное регулирование по маршрутам. Такие действия со стороны властей поселений являются важным административным барьером входа на рынок пассажирских услуг, в частности это позволяет стабилизировать ценовую конкуренцию между перевозчиками. Именно поэтому тариф может меняться как от количества рейсов на маршруте, так и от количества перевозчиков, обслуживающих данное направление. Например, при наличии дублирующих маршрутов, большого количества совпадающих участков трассы разных маршрутов происходит влияние на конкуренцию и, как следствие, на снижение цены на проезд.

Регулирование тарифа – это перво-степенная задача региональных и муници-

пальных властей. Во-первых, регулирование даёт возможность создать условия, которые соответствуют повышению финансово-экономической стабильности и эффективной работы перевозчиков. Во-вторых, оно позволяет обеспечить доступность общественного пассажирского транспорта в пределах его социально обусловленной и жизненно необходимой транспортной подвижности, в-третьих, повысить качество предоставляемых услуг населению.

Кроме этого, регулирование преследует цель обосновать действующие тарифы, а также исключает возможность включения в них необоснованных затрат и убытков от неэффективной деятельности.

В данном маркетинговом исследовании рассмотрена деятельность автотранспортного предприятия АО «Автоколонна 1880». Компания работает на рынке транспортных услуг с 1977 года.

На данный момент это предприятие является одним из крупнейших автотранспортных хозяйств Иркутской области. АО «Автоколонна 1880» динамично развивается, имеет финансовую устойчивость. Компания является связующим звеном в транспортном обслуживании жителей городов Иркутской области и сельских поселений. Автобусные перевозки выполняются в настоящее время по одиннадцати междугородним и двум межрегиональным маршрутам. Протяженность маршрутов, которые обслуживает предприятие, колеблется от 70 до 1100 км. Главной функцией предприятия является выполнение бесперебойных рейсов в соответствии с утвержденным расписанием [4]. Для выполнения этой задачи предприятие осуществляет рейсы по направлениям, приведенным в табл. 1.

Таблица 1

Исследуемые маршруты АО «Автоколонна 1880»

№ п/п	№ маршрута	Направление	Протяженность, км	Вид маршрута	Тип тарифа
1	501	Иркутск – Сахюрта (МРС)	264,4	междугородний	регулируемый
2	507	Иркутск – Хужир	321	междугородний	регулируемый
3	520	Иркутск – Аршан	215	межрегиональный	нерегулируемый
4	523	Иркутск – Нилова Пустынь	263	межрегиональный	нерегулируемый
5	524	Иркутск – Листвянка	70	междугородний	регулируемый
6	535	Иркутск – Усть-Уда	320	междугородний	регулируемый
7	566	Иркутск – Саянск	318	междугородний	среднерыночный
8	599	Иркутск – Тайшет	692	междугородний	регулируемый
9	608	Иркутск – Усть-Кут	1136	междугородний	частично среднерыночный
10	610	Иркутск – Братск	700	междугородний	частично среднерыночный
11	630	Иркутск – Железногорск-Илимский	954	междугородний	частично среднерыночный
12	641	Иркутск – Новая Игирма	1043,5	междугородний	частично среднерыночный
13	642	Иркутск – Жигалово	397	междугородний	частично среднерыночный

Анализ видов тарифов, применяемых на маршрутах предприятия, показал следующие результаты (табл. 1). У предприятия два типа маршрута: междугородний и межрегиональный. На каждом из них применен определенный вид тарифа в зависимости от типа маршрута, конкуренции и спроса. На пяти маршрутах применяются регулируемые тарифы, которые устанавливаются органами государственной власти субъектов Российской Федерации или органами местного самоуправления. На них предоставляются все льготы на проезд, утвержденные в установленном порядке. На двух маршрутах

применяются нерегулируемые тарифы, которые устанавливаются самим перевозчиком. На шести маршрутах используются среднерыночный и частично среднерыночный тарифы, которые устанавливаются перевозчиком исходя из цен рынка и конкуренции по определенному направлению (обычно ниже регулируемого тарифа).

Ценовая политика транспортной компании формируется в зависимости от стоимости одного пассажира-километра, ценовая политика утверждается приказом Службы по тарифам Иркутской области. В зависимости от протяженности варьируется сто-

имость проезда, плата за провоз каждого места багажа согласно действующему законодательству не может превышать 25 % от стоимости поездки.

На предприятии в соответствии с приказом Службы по тарифам Иркутской области наблюдалась динамика роста тарифа за период с 2016 по 2019 год (рис. 1).

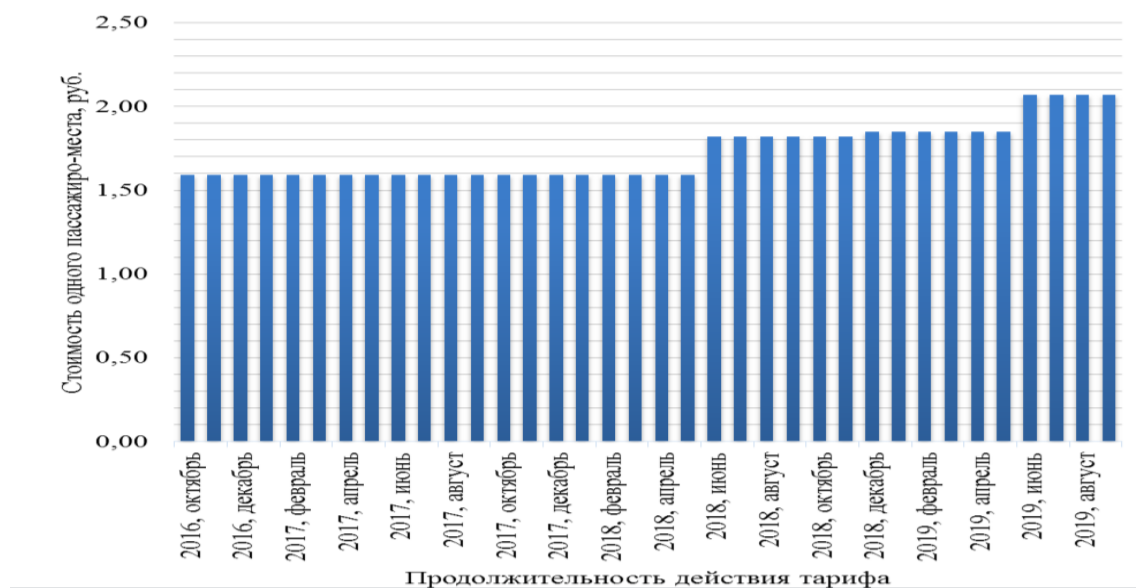


Рис. 1. Изменение тарифов АО «Автоколонна 1880» за период 2016 – 2019 гг.

Повышение тарифа на маршрутах предприятия произошло в период с 2016 по 2019 год на 0,48 рублей за один пассажиро-километр. Довольно продолжительное время (с октября 2016 года по июнь 2018 года) на предприятии действовал тариф 1,59 рубль за один пассажиро-километр. В целях недопущения убыточности АО «Автоколонна 1880» и выхода на прибыльность финансовых итогов деятельности 30 августа 2019 года приказом Службы по тарифам Иркутской области был утвержден тариф на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок и в междугородном сообщении на территории Иркутской области. Он равен 2,07 рублям за один пассажиро-километр, что составляет более 23 %¹.

Далее произведем маркетинговый анализ по трем направлениям деятельности транспортных услуг предприятия, на которых применены частично среднерыночный и только среднерыночный тарифы. Это следующие направления: Иркутск – Усть-Кут; Иркутск – Саянск; Иркутск – Жигалово. Рассмотрим первое направление (табл. 2) [5–10].

Сравнительный анализ конкуренции и стоимости одного пассажиро-места в направлении «Иркутск – Усть-Кут» приведен на рис. 2.

Анализ конкуренции по маршруту «Иркутск – Усть-Кут» показал, что самая низкая стоимость за одно пассажиро-место наблюдается по направлению «Иркутск – Усть-Кут» по маршруту № 608 в 19:00 и по направлению «Усть-Кут – Иркутск» в 17:00, данные перевозки осуществляет АО «Автоколонна 1880» (рис. 2).

Это маркетинговое предложение было обусловлено тем, что эти рейсы менее востребованы среди пассажиров, поэтому с целью их привлечения на данное время была снижена стоимость поездки до 1990 рублей за одно пассажиро-место.

Сравнительный анализ конкуренции и стоимости одного пассажиро-места в направлении «Иркутск – Саянск» приведен в табл. 3 и на рис. 3.

Сравнительный маркетинговый анализ по направлению «Иркутск – Саянск» показал, что рынок пассажирских автобусных перевозок в этом направлении остро конкурентный, спрос высокий. Отправка автобусов разными перевозчиками осуществляется почти каждый час. Точкой отправления и прибытия большей части маршрутов является ж/д вокзал в г. Иркутске. По данному направлению предприятию

¹ Приказ Службы по тарифам Иркутской области от 13 января 2016 г. № 3-СПР «Об установлении предельных максимальных тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в Иркутской области».

Транспорт

АО «Автоколонна 1880» в целях привлечения клиентов рекомендуется снизить стоимость за одно пассажиро-место до

490 рублей, а в направлении «Саянск – Иркутск» – до 400 рублей. Эти меры позволят обойти конкурентов по ценовой политике.

Таблица 2

Анализ конкуренции по направлению «Иркутск – Усть-Кут»

№ п/п	№ маршрута	Перевозчик	Время отправления	Цена от начального до конечного пункта
Прямое направление «Иркутск – Усть-Кут»				
1	612	ООО «СибСервис плюс»	16:00	2 100 р.
2	608	АО «Автоколонна 1880»	17:00	2 100 р.
3	609	ИП Готаидзе Н.Г.	18:00	2 000 р.
4	615	ООО Партнерство «Баргузин»	18:30	2 067 р.
5	608	АО «Автоколонна 1880»	19:00	1 990 р.
6	608	АО «Автоколонна 1880»	20:15	2 100 р.
Обратное направление «Усть-Кут – Иркутск»				
1	608	АО «Автоколонна 1880»	6:00	2 100 р.
2	608	АО «Автоколонна 1880»	15:00	2 100 р.
3	612	ООО «СибСервис плюс»	16:00	2 100 р.
4	609	ИП Готаидзе Н.Г.	16:30	2 000 р.
5	608	АО «Автоколонна 1880»	17:00	1 990 р.
6	615	ООО Партнерство «Баргузин»	18:00	2 100 р.

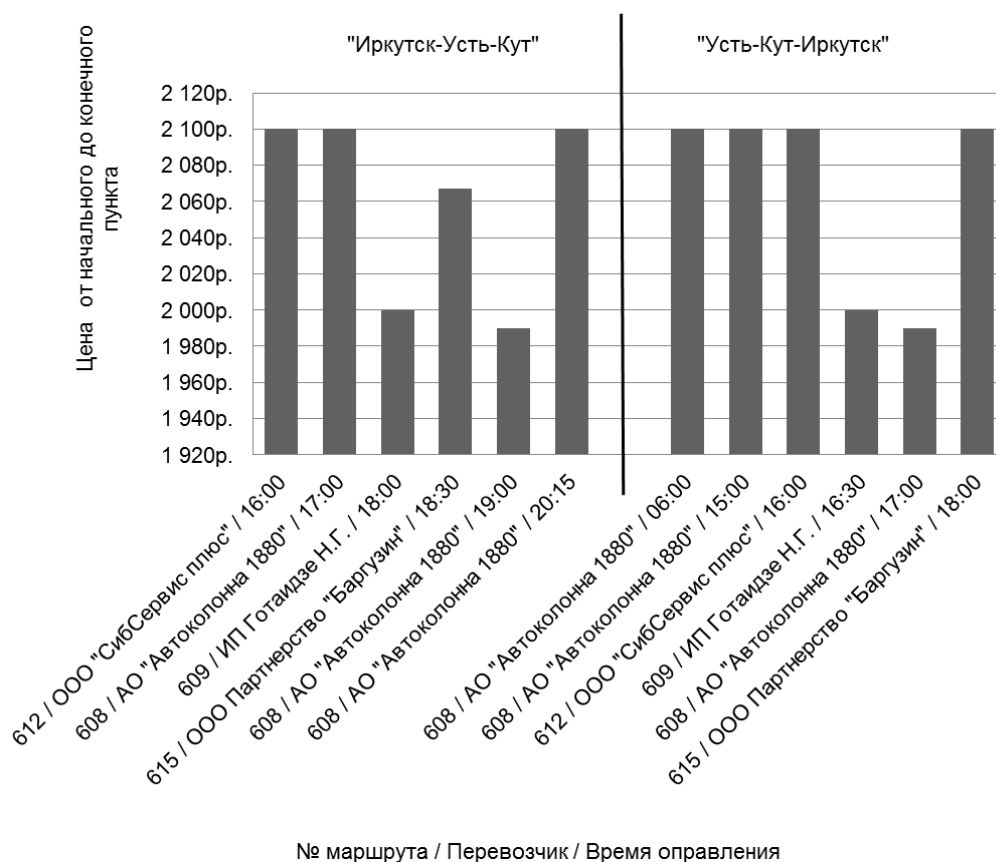


Рис. 2. Анализ конкуренции и стоимость одного пассажиро-места в направлении «Иркутск – Усть-Кут»

Анализ конкуренции по направлению «Иркутск – Саянск»

№ п/п	№ маршрута	Перевозчик	Время отправления	Место отправления и прибытие в г. Иркутск	Цена от начального до конечного пункта, руб.
Иркутск – Саянск					
1	566	АО «Автоколонна 1880»	10:00	автовокзал	490
2	584	ООО «Транс-Экспресс»	11:00	ж/д вокзал	570
3	584	ООО «Транс-Экспресс»	12:00	ж/д вокзал	570
4	564	ИП Белых И.И.	13:00	ж/д вокзал	570
5	570	ИП Герасимов В.Г.	14:00	автовокзал	490
6	584	ООО «Транс-Экспресс»	14:30	ж/д вокзал	570
7	584	ООО «Транс-Экспресс»	16:00	ж/д вокзал	570
8	546	ООО «Добрый Путь»	17:00	автовокзал	530
9	564	ИП Белых И.И.	17:00	ж/д вокзал	570
10	584	ООО «Транс-Экспресс»	18:00	ж/д вокзал	570
11	584	ООО «Транс-Экспресс»	19:00	ж/д вокзал	570
Саянск – Иркутск					
1	584	ООО «Транс-Экспресс»	2:00	ж/д вокзал	530
2	584	ООО «Транс-Экспресс»	3:00	ж/д вокзал	530
3	564	ИП Белых И.И.	3:30	ж/д вокзал	530
4	570	ИП Герасимов В.Г.	5:00	автовокзал	520
5	546	ООО «Добрый Путь»	6:00	автовокзал	530
6	564	ИП Белых И.И.	7:00	ж/д вокзал	530
7	584	ООО «Транс-Экспресс»	7:30	ж/д вокзал	530
8	584	ООО «Транс-Экспресс»	11:30	ж/д вокзал	530
9	584	ООО «Транс-Экспресс»	14:30	ж/д вокзал	530
10	566	АО «Автоколонна 1880»	16:30	автовокзал	400
11	584	ООО «Транс-Экспресс»	17:00	ж/д вокзал	530

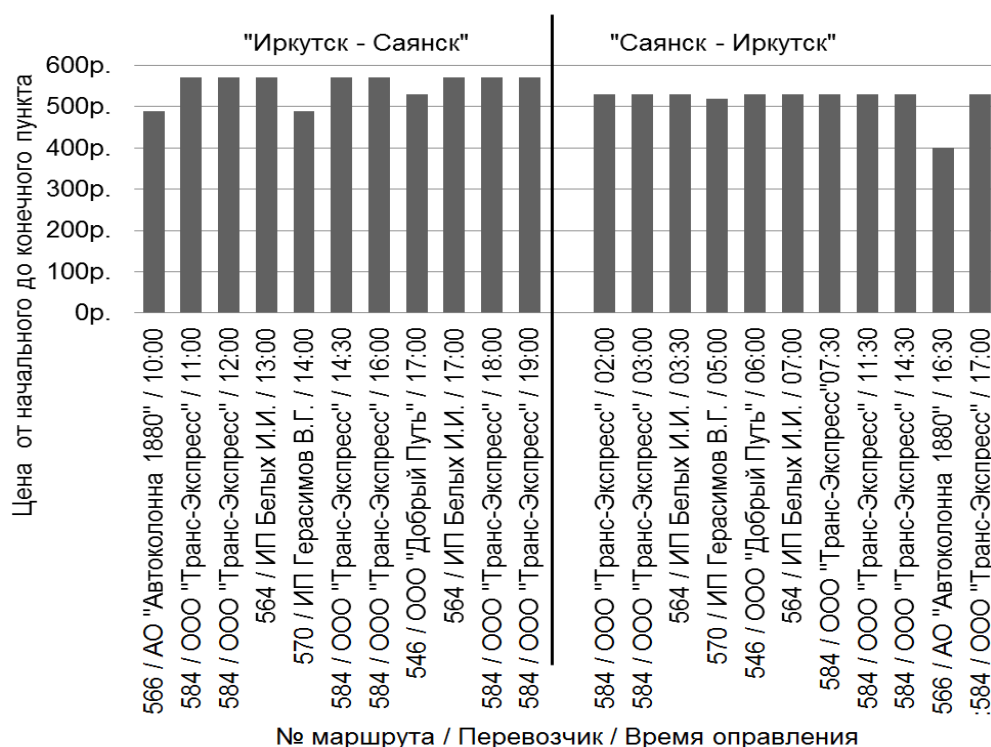


Рис. 3. Анализ конкуренции и стоимость одного пассажиро-места в направлении «Иркутск – Саянск»

Следующее направление для маркетингового анализа – рынок транспортных услуг в направлении «Иркутск – Жигалово» (табл. 4).

Таблица 4

Анализ конкуренции по направлению «Иркутск – Жигалово»

№ п/п	№ маршрута	Перевозчик	Время отправления	Цена от начального до конечного пункта
Иркутск – Жигалово				
1	573	ИП Тарбеев С.А.	8:30	850 р.
2	642	АО «Автоколонна 1880»	10:00	600 р.
3	573	ИП Тарбеев С.А.	14:00	850 р.
4	573	ИП Тарбеев С.А.	16:30	850 р.
Жигалово – Иркутск				
1	573	ИП Тарбеев С.А.	7:00	850 р.
2	642	АО «Автоколонна 1880»	9:30	600 р.
3	573	ИП Тарбеев С.А.	10:30	850 р.
4	573	ИП Тарбеев С.А.	14:00	850 р.

Сравнительный анализ конкуренции и стоимости одного пассажиро-места в направлении «Иркутск – Жигалово» приведен на рис. 4.



Рис. 4. Анализ конкуренции и стоимость одного пассажиро-места в направлении «Иркутск – Жигалово»

Кроме транспортной компании АО «Автоколонна 1880», данное направление также обслуживает частный перевозчик ИП Тарбеев С.А. Поэтому с целью привлечения пассажиров и повышения привлекательности маршрута № 642 автоколонне необходимо снизить тариф до 600 рублей за одно пассажиро-место. Кроме этого, нужно проанализировать спрос и запустить пробные рейсы в более раннее время (в 7:00) и более позднее время (в 18:30).

Подводя итоги по проведенному маркетинговому исследованию рынка междугородних пассажирских автобусных перевозок в Иркутской области для

АО «Автоколонна 1880», отметим, что данный рынок является высококонцентрированным, имеет развитую конкуренцию. Поэтому необходимо, прежде всего, оптимизировать затраты транспортной компании и изыскать способы снижения себестоимости перевозок по изученным выше направлениям. Данные мероприятия позволят снизить тариф на перевозки и привлечь пассажиров именно на маршруты автоколонны. Дальнейшее исследование предлагается посвятить вопросам оптимизации затрат с использованием методических рекомендаций Минтранса.

1. Гавриков В.А., Пеньшин Н.В. Формирование и развитие конкурентной среды рынка городских пассажирских перевозок: монография. Тамбов: Изд-во ФГБОУ ВО «ТГТУ», 2016. 144 с.
2. Никитина А.Н. Ценообразование на пассажирском транспорте // Молодой ученый. 2012. № 9. С. 140–143. [Электронный ресурс]. URL: <https://moluch.ru/archive/44/5344/> (20.02.2020).
3. Мохова Г.В. Особенности образования тарифов и финансовых результатов пассажирских автотранспортных предприятий // Вестник университета. 2007. [Электронный ресурс]. URL: <https://vestnik.guu.ru/jour/index> (20.02.2020).
4. АО «Автоколонна 1880» [Электронный ресурс]. URL: <http://ak1880.ru/> (20.02.2020).
5. Автовокзал-Онлайн [Электронный ресурс]. URL: <https://avtovokzal-on-line.ru> (20.02.2020).
6. Касса 38 [Электронный ресурс]. URL: <https://kassa38.ru/> (20.02.2020).
7. Билет до [Электронный ресурс]. URL: <https://bilet.do> (20.02.2020).
8. АвтоКасса.online [Электронный ресурс]. URL: <https://автокасса.online> (20.02.2020).
9. Расписания автовокзалов и продажа билетов на автобусы // E-traffic [Электронный ресурс]. URL: <https://www.e-traffic.ru> (20.02.2020).
10. Министерство жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области [Электронный ресурс]. URL: <https://irkobl.ru/sites/gkh/index.php> (20.02.2020).

Сведения об авторах / Information about the Authors

Сукманская Алена Александровна,
 магистрант группы ЛМБм-18,
 Институт авиамашиностроения и транспорта,
 Иркутский национальный исследовательский
 технический университет,
 664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 83, Россий-
 ская Федерация,
 e-mail: uaqa@mail.ru
Alyona A. Sukmanskaya,
 Undergraduate,
 Institute of Aircraft Engineering, Machinery Con-
 struction and Transport,
 Irkutsk National Research Technical University,
 83 Lermontov Str., Irkutsk, 664074, Russian Fed-
 eration,
 e-mail: uaqa@mail.ru

Яценко Светлана Анатольевна,
 кандидат технических наук,
 доцент кафедры автомобильного транспорта,
 Институт авиамашиностроения и транспорта,
 Иркутский национальный исследовательский
 технический университет,
 664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 83, Россий-
 ская Федерация,
 e-mail: sv_lana2005@mail.ru
Svetlana A. Yatsenko,
 Cand. Sci. (Technics),
 Associate Professor, Department of Road
 Transport,
 Institute of Aircraft Engineering, Machinery Con-
 struction and Transport,
 Irkutsk National Research Technical University,
 83 Lermontov Str., Irkutsk, 664074, Russian Fed-
 eration,
 e-mail: sv_lana2005@mail.ru