

ЭКОНОМИКА И СОЦИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

УДК 656.23:656.224

С.Н. АРТЫКОВА

Механизмы регулирования неравномерности пассажирских перевозок дальнего следования

Показано, что пассажирские перевозки дальнего следования характеризуются высокой степенью неравномерности по времени. Рассмотрены применяемые ОАО «ФПК» механизмы регулирования неравномерности пассажирских перевозок.

Ключевые слова: *неравномерность пассажирских перевозок, динамическое ценообразование, тарифное регулирование.*

Многие общественные явления испытывают на себе периодические колебания, вызванные наличием определенной цикличности как в природном устройстве мира, так и в человеческой деятельности. Не являются исключением и пассажирские перевозки: как правило, они неравномерны.

На рынке пассажирских перевозок дальнего следования во внутригосударственном сообщении доля открытого акционерного общества «Федеральная пассажирская компания» составляет более 90 %. Поэтому применяемые механизмы регулирования неравномерности пассажирских перевозок рассматривается в отношении ОАО «ФПК».

Различают неравномерность пассажирских перевозок по времени и пространству. Ярko выраженный и устойчивый характер во всех видах сообщений имеет неравномерность во времени: по сезонам, месяцам, дням месяца и времени суток.

Неравномерность перевозок пассажиров в дальнем следовании ярко выражены: наибольшие размеры перевозок в дальнем следовании выполняются в июле–августе. В месяц максимального объема дальние перевозки пассажиров более чем в 2 раза превышают их минимальные размеры декабря–февраля.

Рассчитанные показатели неравномерности пассажирских перевозок ОАО «ФПК» в 2011 г. свидетельствуют о том, что минимальный объем перевозок осуществляется компанией в феврале (5,5 % годового объема в 2011 г.), что определяет низкое значение коэффициента неравномерности – 0,66; максимальный объем перевозок – в августе (12,4 % годового объема пассажиропотока ОАО «ФПК»). Таким образом, значение коэффициента неравномерности достигает 1,49.

Неравномерность перевозок по дням месяца в небольших размерах проявляется в дальнем следовании в летний период за счет увеличения поездок населения в первые дни месяца и в последней пятидневке, совпадающих с началом и окончанием отпусков.

Дальние пассажирские перевозки неравномерны также по отправлению и прибытию в течение суток. На утренние часы приходится значительная часть прибытия на конечные пункты поездов дальнего следования, что приводит к перенаселенности пригородных составов, ограничению приема дальних поездов и, как следствие, к осложнению выполнения требований пассажиров по обеспечению их наиболее благоприятного прибытия на конечную станцию.

Пиковый спрос на пассажирские перевозки наблюдается в период общегосударственных праздников и в преддверии выходных дней (пятница), во время проведения крупных спортивных мероприятий международного уровня, событий в регионах. Чем выше неравномерность пассажирских перевозок во времени, тем большие резервы всех ресурсов (трудовых, материальных, финансовых) должно иметь ОАО «ФПК» для нормального функционирования.

Во время новогодних праздников с 25 декабря 2012 г. по 9 января 2013 г. поездами формирования ОАО «ФПК» было перевезено более 5,5 млн чел. В целях полного удовлетворения спроса на перевозки в новогодний период 2012–2013 гг. ОАО «ФПК» было назначено 476 поездов на 1375 рейсов. С вокзалов Москвы отправлено 1,2 млн пассажиров, с Санкт-Петербургского узла – 450 тыс. пас. Пик перевозок в новогодний период 2012–2013 гг. пришелся на 29 и 30 декабря, а также на 6, 7 и 8 января. Поездами формирования ОАО «ФПК» 29.12.2012 г. отправлено 497,4 тыс. чел., 30.12.2012 г. – 460,5 тыс. чел., что на 14,2 тыс. чел. (+1,6 %) больше, чем за аналогичные даты 2011 г. При этом с вокзалов Москвы 29.12.2012 г. отправлено 149,3 тыс. чел., 30.12.2012 г. – 153,9 тыс. чел., что на 4 % выше уровня 2011 г.; с вокзалов Санкт-Петербурга 29 декабря отправлено 44,8 тыс. чел., 30 декабря – 37 тыс. чел., это на 5 % выше уровня 2011 г. В 2013 г. пик выезда распределился между 6, 7 и 8 января, когда количество отправленных пассажиров составляло 380–400 тыс. чел.

Для обеспечения перевозок пассажиров в условиях неравномерного спроса компания вводит поезда круглогодичного, сезонного и разового обращения. На пиковые даты перевозок назначаются дополнительные поезда.

В целях увеличения перевозок в период их спада предусмотрены льготы на проезд для определенных категорий пассажиров.

Неравномерность в пространстве характеризуется неравномерностью распределения перевозок пассажиров по железным дорогам и направлениям. Это связано с географией размещения промышленных и сельскохозяйственных центров, транспортной сети, мест массового отдыха.

Для пассажирских перевозок дальнего следования характерна большая концентрация перевозок пассажиров на линиях, связывающих столицу с краевыми и областными городами, и направлениях, соединяющих крупные экономические районы. Большие пассажиропотоки сконцентрированы на курортных направлениях.

Неравномерность пассажирских перевозок осложняет работу железных дорог по организации перевозочного процесса и задачу транспорта в деле полного и качественного удовлетворения населения в перевозках. Требуется создание крупных резервов подвижного состава, трудовых ресурсов, обеспечение пропускной способности станций, вокзалов и перегонов для освоения максимальных объемов перевозок, – в результате увеличиваются эксплуатационные расходы, повышается себестоимость пассажирских перевозок. Неравномерность снижает качество пассажирских перевозок и работу подвижного состава не только в пассажирском, но и грузовом движении. Все это вызывает необходимость систематического поиска наиболее эффективных путей смягчения неравномерности и разработки мероприятий по уменьшению ущерба от большого отклонения от средних величин объемов перевозок в определенные периоды года или суток на конкретных направлениях и участках.

Сглаживание неравномерности перевозок – одна из важнейших задач железнодорожного транспорта. Одним из действенных способов решения этой задачи является гибкое тарифное регулирование пассажирских перевозок.

На 2013 г. приказом ФСТ от 4.12.2012 г. № 346-т/3 установлены дифференцированные по календарным периодам индексы к уровню тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении в составе дальних поездов ОАО «Федеральная пассажирская компания».

Самый низкий коэффициент индексации в 2013 г. в дерегулируемом сегменте установлен в государственный праздник 9 мая – 0,50, кроме того, значительно снижен коэффициент индексации четыре раза в году (2 февраля – 21 февраля, 26 февраля –

6 марта, 11 марта – 25 апреля, 5 ноября – 20 декабря) – на 20 %, а именно – в весенний период на 76 дней и в осенний период на 46 дней, что в совокупности составляет 122 дня. Максимальное увеличение коэффициента индексации – на 20 % в дерегулируемом сегменте приходится на два периода: 13 июля – 2 сентября (52 дня), 29 декабря – 30 декабря (2 дня), что в совокупности составляет 54 дня.

Минимальный коэффициент индексации в регулируемом сегменте – 0,50 приурочен к государственному празднику 9 мая, однако в вагонах купейных и СВ такой коэффициент установлен не на 1 день, а на 2 дня. Кроме того, значительно снижен коэффициент индексации на 25 % два раза в году (15 февраля – 6 марта, 11 марта – 27 апреля), а именно в весенний период продолжительностью 68 дней. Максимальное увеличение коэффициента индексации – на 20 % в регулируемом сегменте приходится на три периода: 8 июня – 12 июня (5 дней), 13 июля – 2 сентября (52 дня), 29 декабря – 30 декабря (2 дня), это всего 59 дней.

Дифференцированные по календарным периодам 2013 г. индексы изменения тарифов на перевозки пассажиров в дальнем следовании в дерегулируемом сегменте не распространяются на поезда, в которых действуют новые правила расчета цен – «Динамическое ценообразование».

«Динамическое ценообразование» заключается в постепенном увеличении цены на билеты в зависимости от спроса на маршруте, сезона, дня недели, цен конкурентов. Чем раньше приобретается билет – тем меньше цена.

Новые правила расчета цен действуют при формировании стоимости поезда в вагонах купе, СВ и «Люкс» 46 поездов дальнего следования с датой отправления с 1 марта 2013 г. на следующих маршрутах: Москва – Санкт-Петербург – Москва, Москва – Нижний Новгород – Москва, Москва – Воронеж – Москва, Москва – Смоленск – Москва, Санкт-Петербург – Воронеж – Санкт-Петербург и Санкт-Петербург – Нижний Новгород – Санкт-Петербург.

Так, без применения технологии динамического ценообразования за 45 сут до отправления (16.01.2013 г.) стоимость проезда по маршруту Москва – Санкт-Петербург в купе фирменного поезда составила бы 3 180 р., с применением данной технологии пассажирам будет предложен тариф от 2 050 р.; в купе нефирменного поезда без применения системы стоимость составляла бы 2 124 р., в соответствии с новой системой – от 1 355 р. В рамках системы динамического ценообразования стоимость билетов в вагоны купе, СВ и люкс будет изменяться в зависимости от сезона, дней недели, спроса и количества проданных мест. В первые дни продажи (за 45 сут до отправления поезда) стоимость проездного документа будет минимальной (за исключением высоких сезонов и праздничных дат).

По мере заполнения поезда в случае высокого спроса на перевозки тариф будет увеличиваться. Однако в случае низкого спроса, а также при наличии в свободной продаже на рынке более низких тарифов конкурентов, продажа по низким тарифам будет продолжаться вплоть до даты отправления поезда. Подобный подход к ценообразованию в целом аналогичен технологии, применяемой сейчас авиаперевозчиками.

Применяя новую систему, компания рассчитывает сократить ценовой разрыв между разными категориями вагонов. Например, при приобретении проездного документа за 45 сут самый дешевый билет на верхнюю полку в купейный вагон будет лишь на 15–20 % дороже места в плацкартном вагоне. Минимальная стоимость тарифа в СВ будет также снижена для сокращения ценового разрыва с тарифами в купейном вагоне. При этом сегодня разница в тарифах между вагонами СВ и купе может достигать двукратного размера.

ОАО «ФПК» летом 2012 г. запустила программу лояльности «РЖД Бонус». Ее участникам начисляются баллы за совершенные поездки, которые впоследствии можно будет обменивать на премиальные билеты в вагонах купе, СВ или люкс. С момента старта программы лояльности «РЖД Бонус» в ней было зарегистрировано около 130 тыс. чел., из которых около 10 тыс. накопили баллы на премиальные билеты, около 300 – смогли воспользоваться ими.

Дополнительный эффект от смягчения неравномерности перевозок ОАО «ФПК» получает при корректировке частоты назначения и составности поездов в соответствии с меняющимися пассажиропотоками и снижении провозных плат в осенне-зимний период на проезд в фирменных поездах дальнего следования. В условиях регулярного оперативного учета населенности вагонов дальних поездов величину этого эффекта можно увеличить и за счет предоставления скидок на проезд в других категориях поездов и в типах вагонов, пользующихся наименьшим спросом, на отдельных направлениях или в определенные часы суток и дни месяца.

ОАО «ФПК» предлагает турбизнесу поучаствовать в новом проекте «Пять пятниц», призванном возродить культуру железнодорожного туризма по выходным дням. «РЖД Тур», как официальный оператор проекта от холдинга РЖД, организует перевозку по максимально выгодным ценам и в комфортных условиях (современные купейные вагоны, кондиционеры, биотуалеты). А региональные турфирмы на ее базе формируют туристический продукт и продвигают его на рынке. Помимо социальной составляющей – возрождения железнодорожного туризма – для ООО «ФПК» проект «Пять пятниц» важен еще и потому, что он позволяет увеличить объем продаж в купейном сегменте и ориентирован на то, чтобы регионы (а не только Москва) обеспечивали загруженность купейных вагонов.

В сфере международных перевозок маркетинговая стратегия направлена на экономически эффективную географическую диверсификацию рынка ФПК и предусматривает непрерывный мониторинг и принятие решений по оптимизации маршрутной сети, гибкое реагирование на изменение спроса, расширение географии начальных и конечных пунктов маршрутов на основе системного анализа зарождения и терминции потоков пассажиров.

Библиографический список

1. Приказ ФСТ России от 18.04.2012 № 60-т/2 (ред. от 04.12.2012) «Об определении экономического обоснованного уровня тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в дальнем следовании в плацкартных и общих вагонах на 2012 год и его прогнозного уровня на 2013 год».
2. Губанова А.А. График гибкого регулирования тарифов на поезда дальнего следования // Экономика железных дорог. 2013. № 3. С. 53–61.
3. Динамическое ценообразование [Электронный ресурс]. URL: http://pass.rzd.ru/static/public/pass?STRUCTURE_ID=5227

Artykova S.N. Control Mechanism for Irregularity of Long-distance Passenger Transportation. Long-distance passenger transportation is characterized by high level of time irregularity. Control mechanism for irregularity of long-distance passenger transportation applied in JSC “FPC” («First Passenger Company») is considered in the paper.

Key words: *irregularity of passenger transportation, dynamic pricing, tariff regulation.*

Артыкова Светлана Николаевна – старший преподаватель кафедры «Бухгалтерский учет и аудит на железнодорожном транспорте» СГУПС. Область научных интересов: экономика транспорта. E-mail: asn_1@mail.ru