

3. Золотая клубная карта (процент скидки – 7 %).

4. Платиновая клубная карта (процент скидки – 10 %).

Всё же остальные 4-х - звёздочные отели не имеют четкой программы лояльности. Чаще всего гостиницы просто создают систему скидок, благодаря которой привлекают клиентов. По нашему мнению, отели недооценивают значимость программ лояльности, так как благодаря четко сформулированной и проработанной программе лояльности отель сможет получить еще несколько лояльных клиентов, улучшить показатели загруженности номерного фонда, особенно это актуально в «низкий» сезон. Лояльные клиенты легче идут на приобретение различных дополнительных услуг, а значит и выручка гостиничных предприятий вырастет.

Все это позволит предприятию гостиничной сферы получить не только увеличение текущего дохода или прибыли, но даст ему серьезные конкурентные преимущества, позволяющие стабильно и достаточно уверенно себя чувствовать на данном высококонкурентном рынке. [2, с.16]

Таким образом, можно подвести определенные итоги по данному исследованию. Мы увидели, что, разрабатывая программу лояльности сегодня, индустрия гостеприимства в любом регионе может обеспечить себе стабильное и прибыльное развитие завтра. Таким образом, программы лояльности являются сегодня важным элементом стратегических программ развития предприятий индустрии гостеприимства региона.

Список литературы:

1. Васин, Ю.В. Эффективные программы лояльности. Как привлечь и удержать клиентов / Васин Ю.В., Лаврентьев Л.Г., Самсонов А.В. - 4-е

изд. - М.: Альпина Бизнес Букс, 2007.- 152 с. [Vasin, YU.V. Effektivnyye programmy loy'al'nosti. Kak privlech' i uderzhat' kliyentov / Vasin YU.V., Lavrent'yev L.G., Samsonov A.V. - 4-ye izd. - M.: Al'pina Biznes Buks, 2007.- 152 s.]

2. Барило Л.В., Возможности повышения конкурентоспособности индустрии гостеприимства региона / Новые модели социально-экономического развития экономических систем: сборник статей по итогам межд.науч.-практ.конф. (Саратов, 10 декабря 2019 г.). - Стерлитамак: АМИ, 2019., с.15-17.

<https://ami.im/mnpk-ec-62-elibrary-ru/> [Barilo L.V., Vozmozhnosti povysheniya konkurentosposobnosti industrii gostepriimstva regiona / Novyye modeli sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya ekonomicheskikh sistem: sbornik statey po itogam mezhd.nauch.-prakt.konf. (Saratov, 10 dekabrya 2019 g.). - Sterlitamak: AMI, 2019., c.15-17. <https://ami.im/mnpk-ec-62-elibrary-ru/>]

3. Лукьянова, Ю.В. Методы оценки удовлетворенности и повышения лояльности клиентов в гостинице/Ю.В.Лукьянова, Е.Ю. Никольская // Наука XXI века: актуальные направления развития. – 2016. - № 1-1. – с. 360-366. [Luk'yanova, YU.V. Metody otsenki udovletvorennosti i povysheniya loy'al'nosti kliyentov v gostinitse / YU.V. Luk'yanova, Ye.YU. Nikol'skaya // Nauka XXI veka: aktual'nyye napravleniya razvitiya. – 2016. - № 1-1. – s. 360-366.]

4. Трифонова, Ю. Лояльность как механизм повышения качества обслуживания клиентов в гостинице / Ю.Трифопова, Е.Ю. Никольская // Наука и мир. – 2015. – Т 1. № 11 (27). – с. 178-180. [Trifonova, YU. Loyal'nost' kak mekhanizm povysheniya kachestva obsluzhivaniya kliyentov v gostinitse / U.Trifonova, E.U. Nikol'skaya // Nauka i mir. - 2015. - T 1. № 11 (27).- s. 178-180]

УДК 338.26

ГРНТИ 06.39.31

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ОЦЕНОК ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗВИТИЯ В СФЕРАХ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

DOI: [10.31618/ESU.2413-9335.2019.1.69.477](https://doi.org/10.31618/ESU.2413-9335.2019.1.69.477)

Белоусова Наталия Ивановна

д.э.н., с.н.с., ведущий научный сотрудник,

Федеральный исследовательский центр «Информатика и управление»

Российской академии наук, г. Москва

АННОТАЦИЯ

В статье показано место обобщающих индикаторов при формировании и оценке вариантов стратегического развития инфраструктурных подсистем и определены направления разработки альтернативных способов обобщенного описания стратегических параметров с включением естественно-монопольных индикаторов деятельности. Представлены обобщающие индикаторы структурной динамики вариантов стратегического развития инфраструктурных подсистем – на основе данных отраслевых стратегических документов («Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030г.») и прогнозов среднесрочного и долгосрочного социально-экономического развития страны. Особая роль при формировании оценок стратегического развития инфраструктурных подсистем в условиях радикальных организационных трансформаций в сферах естественных монополий отводится динамическим естественно-монопольным индикаторам деятельности, через которые возможна оценка релевантных тенденций, учитывающих происходящие и намечаемые организационные изменения, и ориентация на оптимизацию.

ABSTRACT

The article is devoted to consideration of aggregated indicators on formation and assessment the variants of strategy development of infrastructure subsystems, also to specification the directions of alternative aggregative techniques of formation the strategy parameters subject to natural monopoly activity indicators. Aggregated estimates the variants of perspective structure dynamic indicators for transport are proposed. Their basis – are the data of Russian transport strategy for the period up to 2030 and national forecasts of medium-term and long-term social-economy development. Special role on formation the strategy infrastructure development assessment under radical organization transformations in natural monopoly spheres is given to dynamic natural monopoly activity indicators, on this basis the evaluation of adequate tendencies of realized and proposed changes are possible, as well as through indicators oriented to optimization.

Ключевые слова: естественные монополии, инфраструктурные подсистемы, стратегическое развитие, обобщающие оценки, индикаторы деятельности

Keywords: natural monopolies, infrastructure subsystems, strategy development, aggregated assessment, activity indicators

Введение. Методология формирования и оценки параметров стратегического развития инфраструктурных отраслевых подсистем, включая транспортную и другие ключевые подсистемы, в меняющихся условиях структурного реформирования и организационных преобразований требует корректировки и расстановки приоритетов. Требуется обоснованное определение того, в каких терминах и с использованием каких индикаторов, в том числе, обобщающих, целесообразно строить оценки и формировать варианты стратегии в рассматриваемой сфере. Применительно к сетевым инфраструктурным подсистемам преимущественно предполагается принятие в расчет естественно-монопольной специфики инфраструктурных подсистем и включение адекватных теоретико-прикладных моделей оценки.

1. Обобщающие индикаторы структурной динамики и оценка вариантов стратегического развития инфраструктурных подсистем. Перспективные направления деятельности отечественных инфраструктурных подсистем задаются в рамках стратегических документов отраслевого характера: «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030г.», «Энергетическая стратегия России на период до 2030г.», «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ на период до 2024 года» и др. Развитие магистральной инфраструктуры связывается с формированием транспортных коридоров и международных транспортных маршрутов для перевозки грузов; повышением уровня экономической связанности территории РФ посредством расширения и модернизации инфраструктурных объектов.

Применительно к транспорту определяемые на перспективу изменения фиксируются, в том числе, в динамике таких параметров стратегического развития, как характеристики объемов и структуры выполняемых работ по видам транспорта. При этом значимую роль в обеспечении адекватности формируемых оценок (при прочих равных условиях) играют возможности статистической оценки результирующих показателей деятельности в натуральных измерителях (таких, как грузооборот и пассажирооборот), существенным образом

связанные со спецификой деятельности транспортных подсистем - в отличие от стоимостных измерителей продукции. Соответственно, отсутствует влияние фактора ценовых искажений, слабо прогнозируемых на средне- и долгосрочную перспективу, лишь с большими разбросами и уровнями неопределенности.

Ориентация на формирование в системе параметров стратегического развития, в том числе, на агрегированное описание структурных изменений, определяют место обобщающих индикаторов внутриотраслевой структурной динамики (типа индикаторов масштабов, индексов структурных сдвигов, индикаторов скорости структурных изменений), а также индикаторов динамики транспортоемкости ВВП.

Обобщающие оценки *масштабов структурных сдвигов* по сравнимым периодам (годам) определяются через средние арифметические оценки абсолютных (по модулю) отклонений удельных весов продукции отдельных видов транспорта; оценки *индексов структурных сдвигов* - через соотношения темпов роста объемных показателей работы по отдельным видам транспорта и в целом по транспорту/комплексу включаемых в расчет транспортных естественно-монопольных подсистем; *индикаторы скорости структурных изменений* строятся с использованием некоторых аналогов коэффициентов эластичности – оценки темпов прироста отдельных видов транспорта по отношению к соответствующим темпам прироста комплекса включаемых в расчет транспортных естественно-монопольных подсистем [1, с.161,166; 2, с.42-43]. Оценки *динамики транспортоемкости ВВП* определяются через соотношения темпов роста транспортной работы (грузооборота, пассажирооборота или приведенного грузооборота) и темпов роста ВВП [2, с.64], и отражают тенденции изменений транспортной «нагрузки» на экономику. При этом варианты (консервативный, инновационный и форсированный) перспективных оценок динамики ВВП задаются на макроуровне (в рамках «Прогноза долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2030 года») и используются в расчетах вариантов Транспортной стратегии.

Согласно полученным по данным Транспортной стратегии обобщающим прогнозным оценкам структурной динамики (с принятием в расчет железнодорожного, морского, внутреннего водного и воздушного транспорт, а также автомобильного, но без учета такого значимого инфраструктурного элемента, как трубопроводный транспорт) по принятым вариантам развития [3, с.11-13] (прежде всего, инновационному) масштабы структурных сдвигов по грузообороту на 2010-2020гг. и 2020-2030гг. составили соответственно 0,76 и 1,44%, что свидетельствуют о неравномерности ожидаемых в перспективе масштабов изменений в производстве продукции между видами транспорта, различной их интенсивности по периодам преобразований, относительном росте масштабов структурных сдвигов. При этом аналогичные оценки по консервативному варианту, напротив, показывают снижение масштабов структурных сдвигов на 2020-2030гг. – до 0,6%.

Оценки по инновационному варианту развития, построенные без учета автомобильного

транспорта (с охватом прогнозируемых результатов грузовой работы в части железнодорожного, морского, внутреннего водного и воздушного транспорта), показывают снижение по прогнозным подпериодам уровня обобщающих оценок масштабов структурных сдвигов: соответственно 1% и 0,85%.

Применительно к рассматриваемым проектировкам Транспортной стратегии индикаторы индексов структурных сдвигов (Табл. 1) указывают на значительные внутриотраслевые различия в сравнительной динамике грузовой работы (в сравнении с динамикой аналогичных показателей по включаемому в расчет комплексу). При этом в целом за период 2010-2030гг. на морском транспорте предполагается относительное отставание в перспективной динамике характеристик деятельности, по другим транспортным естественно-монопольным подсистемам, прежде всего, на внутреннем водном и воздушном транспорте – напротив, значимое опережение.

Таблица 1

Индексы структурных сдвигов транспортных подсистем по грузообороту на 2010-2030гг., %
(оценки на основе материалов «Транспортной стратегии РФ на период до 2030гг.,
без учета трубопроводного транспорта, инновационный вариант)

Вид транспорта \ годы	2020г. (к 2010г.)	2030г. (к 2020г.)	2030г. (к 2010г.)
железнодорожный (включая промышленный)	101,9	98,2	100,1
морской	55,4	142,3	78,8
внутренний водный	105,8	124,0	131,3
воздушный	110,5	133,9	148,0

Таблица 2

Индикаторы скорости структурных изменений транспортных подсистем по грузообороту на 2010-2030гг., %
(оценки на основе материалов «Транспортной стратегии РФ на период до 2030гг.,
без учета трубопроводного транспорта, инновационный вариант)

Вид транспорта \ годы	2020г. (к 2010г.)	2030г. (к 2020г.)	2030г. (к 2010г.)
железнодорожный (включая промышленный)	1,1	0,85	1,0
морской	-0,5	4,4	0,5
внутренний водный	1,2	2,9	1,8
воздушный	1,3	3,7	2,2

Индикаторы скорости структурных изменений по сравниваемым периодам (годам) строятся с использованием некоторых аналогов коэффициентов эластичности – оценок темпов прироста отдельных видов транспорта по отношению к соответствующим темпам прироста комплекса включаемых в расчет транспортных естественно-монопольных подсистем. Согласно полученным на основе материалов Транспортной стратегии оценкам (Табл. 2), в целом за период 2010-2030гг., при однопроцентном увеличении общего объема работы грузового транспорта (по включаемым в расчет элементам) грузооборот железнодорожного транспорта возрастет на 1%, морского – лишь на 0,5% (при немономонной динамике внутри периода), тогда как

однопроцентному приросту общего объема грузооборота будет отвечать 1,8% прироста объемов работы внутреннего водного транспорта, 2,2% - воздушного.

Согласно полученным оценкам динамики транспортоемкости по грузообороту (в части указанных в Транспортной стратегии и принимаемых в расчет отраслевых естественно-монопольных подсистем), если исходить из инновационного варианта социально-экономического развития до 2030г. (соответствующих заложенных по этому варианту темпов роста ВВП), в динамике транспортоемкости намечается некоторая понижающая тенденция: на 2010-2020гг. – 95,6%; 2020-2030гг. – 77,3%; в целом за период 2010-2030гг. – 73,8%.

Корректировка указанной динамики при реализации адаптивной стратегии и расширении круга учитываемых инфраструктурных подсистем будет иметь место с принятием в расчет, в том числе, приемлемой точности прогнозов деятельности по трубопроводному транспорту.

В целом, таким образом, предполагается, что включение в анализ обобщающих показателей структурной динамики, является существенным элементом при оценке вариантов стратегического развития транспортных инфраструктурных подсистем и внесении, в случае необходимости, корректировок прогнозных оценок.

В связи с установками принятых далее «Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017 - 2030 гг.», и Программы «Цифровая экономика Российской Федерации» (с ориентацией выполнения на 2024 г.), а также других ключевых программных документов, прежде всего, Указа Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» могут потребоваться корректировки принятых ранее вариантов отраслевых и макроэкономических стратегий развития и уровней включаемых в них показателей, формирование обобщающих оценок, в том числе, с использованием индикаторов структурной динамики. При этом развитию собственно инфраструктурных составляющих, в том числе в части создания инфраструктурных сред, уделяется одно из центральных мест.

2. О формировании альтернативных способов обобщенного описания параметров стратегического развития инфраструктурных подсистем с учетом естественно-монопольной специфики и включением естественно-монопольных индикаторов деятельности. Необходима корректировка, а также расширение и детализация концептуальных и теоретико-прикладных подходов к определению эффективных направлений стратегического развития сетевых инфраструктурных подсистем - пусть изначально в экспериментальном порядке и по отдельным сегментам в формируемой системе углубленных обоснований. В силу естественно-монопольной специфики требуется дополнение к принятым на мезо- и макроэкономическом уровнях способам формирования вариантов перспективного развития. Прежде всего - к характеристикам, отражаемым в отраслевых стратегических документах (по транспортной, энергетической стратегии развития страны и др.) – путем использования теоретико-прикладных моделей оценки естественно-монопольных индикаторов деятельности и инструментария теории естественной монополии [4,2,5,6]. При построении вариантов стратегического развития в терминах таких индикаторов существенным является учет специфической структуры затрат (высокой доли условно-постоянных издержек), ступенчатого характера их изменения и т.п.

При этом определенный приоритет следует отдавать обобщающим динамическим естественно-монопольным индикаторам деятельности (типа экономии от масштаба/плотности), через которые возможна оценка релевантных тенденций, формируемых процессами технологического развития и определяющих перспективные оценки влияния на соотношения динамики предполагаемых затрат и продукции по намечаемым организационным и технико-технологическим инновационным мероприятиям [7, с.509-510].

Так, *экономию от масштаба / плотности* (густоты) перевозок [4, с.50-51] – оценивается через соотношения динамики затрат, определяемых через многопродуктовую функцию совокупных издержек, и динамики выпуска. Для однопродуктового случая - это соотношение средних и предельных издержек; при этом индикатор экономии от масштаба оценивается через экономию, связанную с изменением сетевых инфраструктурных параметров, а индикатор экономии от плотности (густоты) перевозок – через экономию, связанную с включением внутренних резервов рациональной организации производства, но при фиксированных сетевых инфраструктурных параметрах.

Вместе с тем, при исследовании эффективных направлений стратегического развития и оценке организационных мероприятий целесообразно также включение индикаторов, ориентированных на оптимизацию деятельности в рассматриваемой сфере, прежде всего, индикаторов типа экономии от структуры. *Экономия от структуры* [4, с.71-74] оценивается через экономию от расширения ассортимента выпуска, совместного производства взаимодополняемых видов продукции, когда строятся оценки затрат вариантов ортогонального расщепления по специализированным предприятиям в сравнении с вариантом без расщепления вертикально интегрированной фирмы. Другими словами - через варианты сравнения многопродуктовой функции совокупных издержек естественной монополии как единого субъекта хозяйствования и затрат предприятий, специализированных по видам экономической деятельности и суммарно обслуживающих тот же объем спроса.

Использование в детализированных стратегических разработках такого естественно-монопольного индикатора, как *средние природные издержки* [4, с.176-177] (связанные с предполагаемым началом выпуска некоторого продукта, или, напротив, прекращением выпуска всех других продуктов, другими словами, с издержками, которые компания будет нести при производстве некоторой комбинации выпуска - как разница между общими издержками компании с выпуском определенного количества продукции и без выпуска, деленная на этот объем выпуска), может быть основой при формировании нижней общественно приемлемой границы цен. Речь идет о ценах, охватываемых системой государственного

регулирования, прежде всего, ценах доступа к сетевой инфраструктуре [8-10] в моделях эффективного ценообразования. Учитывая, что естественная монополия скорее неустойчива (в ценовом отношении), чем устойчива [4], целесообразно включение в систему оценок стратегического развития индикаторов, отслеживающих в динамике устойчивость ценовых режимов в сферах естественных монополий, формируемых в процессе организационных изменений.

Заключение. Рассматриваемые подходы к формированию оценок перспективной структурной динамики инфраструктурных подсистем, прежде всего, с включением альтернативных способов обобщенного описания параметров стратегического развития и использованием естественно-монопольных индикаторов деятельности, позволяют при построении аналитических и прогнозных оценок определить способы преодоления сложившихся негативных тенденций по целому ряду направлений инфраструктурного развития, выявить возможные резервы эффективности с ориентацией на оптимизацию.

Список литературы

1. Казинец Л.С. Темпы роста и структурные сдвиги в экономике (показатели планирования и статистики). М.: Экономика, 1981.
2. Белоусова Н.И., Васильева Е.М. Вопросы теории государственного регулирования и идентификации естественных монополий. М.: КомКнига, 2006.
3. Белоусова Н.И. Мезо- и макроэкономические аспекты анализа деятельности транспортных естественно-монопольных подсистем на перспективу. Труды XVI Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы и перспективы развития экономики». Симферополь-Гурзуф, 19-21 октября 2017г. Симферополь: ИП Зуева Т.В., 2017. С.11-13.
4. Baumol W.J., Panzar J.C., Willig R.D. Contestable Markets and the Theory of Industry Structure. N.Y.: NBJ, 1982.
5. Белоусова Н.И., Васильева Е.М., Лившиц В.Н. Модели идентификации естественных монополий и государственного управления ими (возможности расширения классической теории) // Экономика и математические методы. 2012. Т. 4, №3. С.64-78.
6. Белоусова Н.И., Васильева Е.М. Естественно-монопольные индикаторы деятельности: теоретические и прикладные аспекты анализа // Труды ИСА РАН. 2018. Т.68, Вып.3. С.69-82.
7. Белоусова Н.И. Инновационные аспекты организационных изменений в сферах естественных монополий // Труды Седьмой Международной конференции "Системный анализ и информационные технологии" (САИТ-2017).

Светлогорск, 13-18 июня 2017г. М.: ИСА ФИЦ ИУ РАН. С.508-511.

8. Baumol W.J., Ordover J.A., Willig R.D. Parity Pricing and its Critics: a Necessary Conditions for Efficiency in the Provision of Bottleneck Service to Competitors // Yale Journal on Regulation. 1994. Vol.11, N1. P.145-163.

9. Laffont J.-J., Tirole J. Access Pricing and Competition // European Economic Review. 1994. Vol.8. P.1673-1710.

10. Baumol W.J., Willig R.D. Should Price Ceiling Constrain Final Products or Inputs? // Journal of Transport Economics and Policy. 1999. Vol.3. Pt. 1. P.43-54.

References

1. Kazinec L.S. Tempy rosta i strukturnye sdvigi v ekonomike (pokazateli planirovaniya i statistiki). M.: Ekonomika, 1981.
2. Belousova N.I., Vasil'eva E.M. Voprosy teorii gosudarstvennogo regulirovaniya i identifikacii estestvennyh monopolij. M.: KomKniga, 2006.
3. Belousova N.I. Mezo- i makroekonomicheskie aspekty analiza deyatel'nosti transportnyh estestvenno-monopol'nyh podsystem na perspektivu. Trudy XVI Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii «Aktual'nye problemy i perspektivy razvitiya ekonomiki». Simferopol'-Gurzuf, 19-21 oktyabrya 2017g. Simferopol': IP Zueva T.V., 2017. S.11-13.
4. Baumol W.J., Panzar J.C., Willig R.D. Contestable Markets and the Theory of Industry Structure. N.Y.: NBJ, 1982.
5. Belousova N.I., Vasil'eva E.M., Livshic V.N. Modeli identifikacii estestvennyh monopolij i gosudarstvennogo upravleniya imi (vozmozhnosti rasshireniya klassicheskoy teorii) // Ekonomika i matematicheskie metody. 2012. T. 4, №3. S.64-78.
6. Belousova N.I., Vasil'eva E.M. Estestvenno-monopol'nye indikatory deyatel'nosti: teoreticheskie i prikladnye aspekty analiza // Trudy ISA RAN. 2018. T.68, Vyp.3. S.69-82.
7. Belousova N.I. Innovacionnye aspekty organizacionnyh izmenenij v sferah estestvennyh monopolij // Trudy Sed'moj Mezhdunarodnoj konferencii "Sistemnyj analiz i informacionnye tekhnologii" (SAIT-2017). Svetlogorsk, 13-18 iyunya 2017g. M.: ISA FIC IU RAN. S.508-511.
8. Baumol W.J., Ordover J.A., Willig R.D. Parity Pricing and its Critics: a Necessary Conditions for Efficiency in the Provision of Bottleneck Service to Competitors // Yale Journal on Regulation. 1994. Vol.11, N1. P.145-163.
9. Laffont J.-J., Tirole J. Access Pricing and Competition // European Economic Review. 1994. Vol.8. P.1673-1710.
10. Baumol W.J., Willig R.D. Should Price Ceiling Constrain Final Products or Inputs? // Journal of Transport Economics and Policy. 1999. Vol.3. Pt. 1. P.43-54.