



Исследование формирования тарифов на услуги пассажирского транспорта в сельской местности Республики Таджикистан

Джалилов У.Д., к.э.н., доцент, Таджикский технический университет имени М.С. Осими, Душанбе, Республика Таджикистан

Аннотация. В данной статье изучено формирование тарифов на услуги пассажирского транспорта в сельской местности в условиях сельской местности Республики Таджикистан. Также рассмотрены следующие вопросы: планирование затрат субъекта автотранспорта, разных источников типов скидок в ценовой структуре пассажирского автомобильного транспорта, формирование тарифов на пассажирском автотранспорте и её этапы, формирование чистой прибыли субъектов занимающихся транспортной деятельностью, разработка стратегии ценообразования на рынке услуг пассажирского автотранспорта.

Ключевые слова: пассажир, тариф, автотранспорт, сельская местность, перевозка, затраты.

Research of pricing for rural passenger motor transport services in the Republic of Tajikistan

Jalilov U.J., Candidate of Economics, Associate Professor, Tajik Technical University named after M.S. Osimi, Dushanbe, Republic of Tajikistan

Annotation. This article examines the formation of tariffs for passenger transport services in rural areas in rural areas of the Republic of Tajikistan. The following issues are also considered: cost planning of the subject of motor transport, sources of different types of discounts in the structure of prices for passenger transport services, stages of formation of tariffs for passenger vehicles, formation of net profit of subjects engaged in transport activities, development of a pricing strategy in the market of passenger transport services.

Key words: passenger, fare, motor transport, rural area, transportation, costs.

Автомобильный транспорт занимает основное место в системе транспорта, особенно в сельской местности горных районов Таджикистана. Пассажирский автотранспорт относится не к сфере производства, а к сфере обслуживания. Так как более 70% населения Таджикистана живет в сельской местности, то они нуждаются в качественном транспортном обслуживании. Увеличение эксплуатационной скорости транспортных средств является одним из основных факторов, определяющих качество транспортных услуг в сельской местности, среди трех других факторов, таких как комфорт, безопасность и своевременность. Сэкономленное время, используется для воспитания подрастающего поколения, развития личности, отдыха и других потребностей населения вообще, и в частности – сельской местности.

Работники сельского хозяйства тратят на поездки много времени. Свободное их время в сутки составляет приблизительно 7 часов, 9 часов отдыха и сна, суточная норма работы составляет 8 часов. Итак, в среднем при поездке в день транспорт занимает более 1 час 30 минут свободного времени.

Все вышеперечисленное влияет на уровень обслуживания пассажирского транспорта и определяет стоимость услуги пассажирского транспорта в сельской местности в Республике Таджикистан. «По пассажирским перевозкам снижение себестоимости достигается, путем повышения эксплуатационной скорости транспортных средств, а также коэффициента использования пробега и коэффициента использования вместимости» [1].

Для анализа, планирования и прогнозирования все затраты субъекта автотранспорта объединяются в группы по определенным признакам:

1. По видам расходов: по целевому назначению; по экономическому содержанию.
2. В зависимости от услуг автотранспорта расходы бывают: постоянные; переменные; условно-постоянные.

Некоторые авторы по управленческому учету, за последние несколько лет, уделяют в своих изданиях внимание лишь способам калькулированных затрат [9].

Следуют учитывать мнение следующего автора, который подчеркивает, что, плата за налоговые цели, за обучение кадров входит в себестоимость услуг в установленном порядке [3].

В научных исследованиях некоторых авторов также отмечено, что себестоимость определяют условия труда, степень технической вооружённости, производительность, степень использования оборотных фондов, уровень цен и т.д. [4]

В связи с вышесказанным, есть необходимость планировать технико-эксплуатационные показатели в любом хозяйственном субъекте отрасли, особенно в сфере пассажирского автотранспорта, обслуживающего сельскую местность Республики Таджикистан. Затраты, включенные в стоимость проезда, должны быть подтверждены экономическими расчетами и научно обоснованы. Все транспортные расходы при перевозке пассажиров должны быть рассчитаны в среднем на расстояние 1 км. Стоимость единицы транспортной работы определяется как отношение общей суммы расходов к объему выраженной работы (километров) или доходов (сомони):

$$S = \frac{C_{\text{общ}}}{P}; \text{ или } S = \frac{C_{\text{общ}}}{D}; \quad (1)$$

где: S – себестоимость, сомони/пасс. км (сомони/км платного пробега);

С_{общ} – общие затраты, сомони;

P – пассажирооборот, пасс.км (км платного пробега);

D – доход, сомони.

Как отметил следующий автор: «государственные органы по регулированию тарифов рассчитывают максимальный уровень тарифов на перевозку пассажиров автомобильным транспортом на основе платежеспособного спроса населения на данный вид услуг по данным государственных статистических органов»[2]. Поэтому порядок формирования тарифов на пассажирский автотранспорт, работающий в сельской местности и подтверждения его размеров должен быть одним из приоритетных направлений

органов государственной власти который, обеспечивается путем реализации следующих требований:

- в первую очередь, формирование тарифов должно быть научно обосновано;
- формирования благоприятных условий для повышения стабильности и эффективности финансовой деятельности автоперевозчиков;
- повышения качества обслуживания пассажиров;
- стимулирования жителей сельской местности к удовлетворению социальной и жизненно важной транспортных нужд.

Определение оптимального тарифа с целью увеличения прибыли хозяйствующих субъектов в сфере пассажирских перевозок на основе научно необоснованных методов приводит к повышению тарифов и может снижать пассажиропоток, и в целом снижается доход от пассажирских перевозок. Следовательно, экономически выгодные тарифы с точки зрения доступности улучшают благосостояние населения сельской местности и с этой точки зрения являются прибыльными для перевозчиков. Т.е. экономически выгодные тарифы учитывают, как интересы перевозчиков, так и интересы пассажиров. Тарифная политика должна, прежде всего, укреплять транспортные и экономические связи и предоставлять жизненно важные транспортные услуги для всех слоев населения. Перевозчики должны стремиться повысить эффективность работы транспорта с учетом государственных интересов и интересов сельского населения.

Эффективность пассажирского транспорта в целом должна оцениваться с учетом мер по социально-экономическому развитию сельских районов. Следует отметить, что формирование цен в сфере услуг сельского пассажирского транспорта отличается от ценообразования в других отраслях. С учетом таких особенностей предлагаем основные процессы ценообразования на рынке услуг пассажирского транспорта в сельской местности, которые представлены ниже в табл. 1.

Таблица 1

Основные процессы ценообразования на рынке услуг пассажирского транспорта в сельской местности

№ п/п	Функции ценообразования	Сущность процесса ценообразования
1.	Сохранение устойчивого положения на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг	То есть большинство малых и средних компаний пытаются сохранить свою долю на рынке. Это означает, что они удовлетворены определенным уровнем прибыли и пытаются сохранить свой статус в соответствии с занимаемой долей на рынке услуг сельского пассажирского транспорта
2.	Увеличение доли рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг	Такая задача характерна только для компаний, ориентированных на экономический рост. Их деятельность характеризуется агрессивной политикой маркетинга и цен. Поэтому, снижая цены, они захватывают рынок сельских пассажирских услуг, а другие теряют потенциальных клиентов
3.	Максимизация прибыли	Максимизация прибыли является самой сложной задачей пассажирского автомобильного транспорта особенно в условиях сельской местности. Основной проблемой в этой области является точное определение спроса на услуги пассажирского транспорта

Способы формирования тарифов в транспортной сфере можно разделить на три группы, каждая из которых используется с целью повышения эффективности транспортной деятельности:

- затратный способ – для снижения затрат. Затратный способ формирования тарифов на пассажирские перевозки производится путем суммирования затрат и рентабельности. Преимущество данного способа заключается в том, что нет абсолютно никакой необходимости изучать спрос на транспортные услуги. Недостатком этого способа является то, что их использование может привести к установлению слишком высоких тарифов, которые в конечном счете могут принести финансовый ущерб;

- рыночный способ – для положительного воздействия на рынок транспортных услуг. Использование метода формирования рыночных тарифов ориентирует направление транспортной отрасли на клиента;

- параметрический способ – для определения норм затрат на услуги.

Параметрические методы формирования тарифов применяется при расчете с учетом затраты километража и хронометража. В практике применяются нижеследующие методы:

- при формировании тарифов применяется метод удельных показателей, которые включают только одного параметра, например, средняя дальность перевозки (l_{cp}), которые определяют окончательного уровня тарифа;
- для установления зависимости тарифов от изменения экономических и эксплуатационных показателей деятельности перевозчиков используется метод регрессионного анализа;
- для экспонирования экспертных оценок по значительности отдельных факторов, характеризующих процесс перевозки пассажиров (например, надежность, скорость и т.п.) применяется балловый метод.

Рациональное использование методов формирования тарифов позволяет получить необходимую информацию. В этом случае, каждая организация пытается быть конкурентоспособной, чтобы удерживать клиентов и привлекать их. Одним из средств формирования конкурентоспособности в сфере пассажирского транспорта является предоставление скидок.

При перевозках пассажиров особое внимание требует процесс формирования тарифов, который происходит в несколько этапов, представленных в табл. 2.

Таблица 2

Этапы формирования тарифов на пассажирском автотранспорте

Этап 1	Расчетная стоимость тарифа рассчитывается с учетом рентабельности, что не позволяет транспортной отрасли монополиста увеличить прибыль за счет повышения тарифов.
Этап 2	Зависимость между размером тарифов и национальным доходом на душу населения, что позволяет получить прогнозируемую стоимость тарифа.
Этап 3	Определяет размер дотации, необходимой для покрытия ущерба, нанесенного транспортной отрасли в сфере пассажирских перевозок.

Наиболее распространенные нарушения государственной тарифной дисциплины в сфере транспорта: повышение регулируемых государственных тарифов на транспортные услуги; повышение максимальных премий к тарифам;

использование свободных тарифов; скидок и надбавок, не согласованных с потребителем услуг пассажирского транспорта в установленном порядке. При формировании тарифов в сфере транспорта должны решаться следующие задачи: организация сотрудничества между перевозчиками и пассажирами с целью установления экономически выгодные тарифы, а также обеспечение их прозрачности. Тарифные подходы управляют поведение предприятия на рынке транспортных услуг. На этом рынке всегда формируются два подхода: расходный и стоимостный. Расходный – такой подход ценообразования считается пассивным, потому, что формируется на основе транспортных затрат, а стоимостный наоборот считается активным подходом тарифообразования, сущность которого заключается в том, что он устанавливается с целью получения максимального прибыли. Суть таких подходов заключается в трех элементах: тактике, политике и стратегии. Тактика ценообразования – это комплекс мер формирования тарифов, которые при контактах с клиентами ежедневно применяется.

Сущность тарифной политики заключается в конкретных функциях предприятия, таких как покрытие эксплуатационных расходов и их планирование. На практике используется набор методов, которые придают системе ценообразования стабильность и гибкость, считает автор работы [7].

Субъекты транспортной деятельности в сфере пассажирского транспорта разрабатывают тарифный план политики на основе цели и задачи развития, организационной структуры управления и их методов, уровня затрат и развития других факторов, в том числе внешних. В этом случае обсуждаются следующие вопросы:

- в каком случае использовать ценовую политику;
- реакция с ценами конкурентов;
- меры по внедрению новых видов услуг;
- цены, на какие услуги должны измениться;
- какие регионы должны иметь ценовую политику и изменить стратегию ценовой политики;

-как распределяются колебания цен и как реагировать на действия конкурентов;

- с помощью, каких мер ценообразования повышается эффективность продаж услуг;

- как учитывать существующие внутренние и внешние ограничения в политике ценообразования.

Тарифное поведение – это способность субъектов транспортной деятельности в сфере пассажирского транспорта своевременно реагировать на изменения рынка, то есть устанавливать и изменять тарифную политику и стратегию.

На тарифные поведения пассажирского автотранспорта оказывает влияние несколько факторов, таких как:

- число потребителей;
- тарифы конкурентов;
- опыт работников;
- климатические и природные условия;
- технология пассажирских перевозок;
- объем налоговых ставок;
- уровень доходов населения;
- госрегулирование в области транспорта;
- уровень качества транспортного обслуживания.

Модели тарифного поведения используются для ожидаемых изменений на рынке услуг пассажирского транспорта в сельской местности, варианты которых основаны на трех этапах: «устойчивое предприятие», «вход на рынок» и «прорыв»[6].

Первая модель, которая называется «устойчивое предприятие», прежде всего рекомендуется для перевозчиков, имеющих большой опыт и с постоянным объемом работы и имеющих возможность расширения сферы услуг.

Вторая модель, которая называется “вход на рынок”, прежде всего рекомендуется для новичков, имеющих ограниченные финансовые возможности.

Третью модель – «прорыв» могут использовать пассажирские предприятия с высоким уровнем инвестиций [6].

Для формирования тарифа используются скидки, которые позволяют формировать тарифную политику. Источники появления этих скидок разнообразны: плановые и тактические (рис. 1). Плановые осуществляются за счет экономии затрат, а тактические - путем уменьшения прибыли.

Транспортные тарифы являются свободными и формируются с учетом состояния рынка.

Установление низких тарифов, чем тарифов конкурирующих субъектов, которые считается, как ценовой прорыв может быть применено только в случае, если будут использовано эффективная технология.

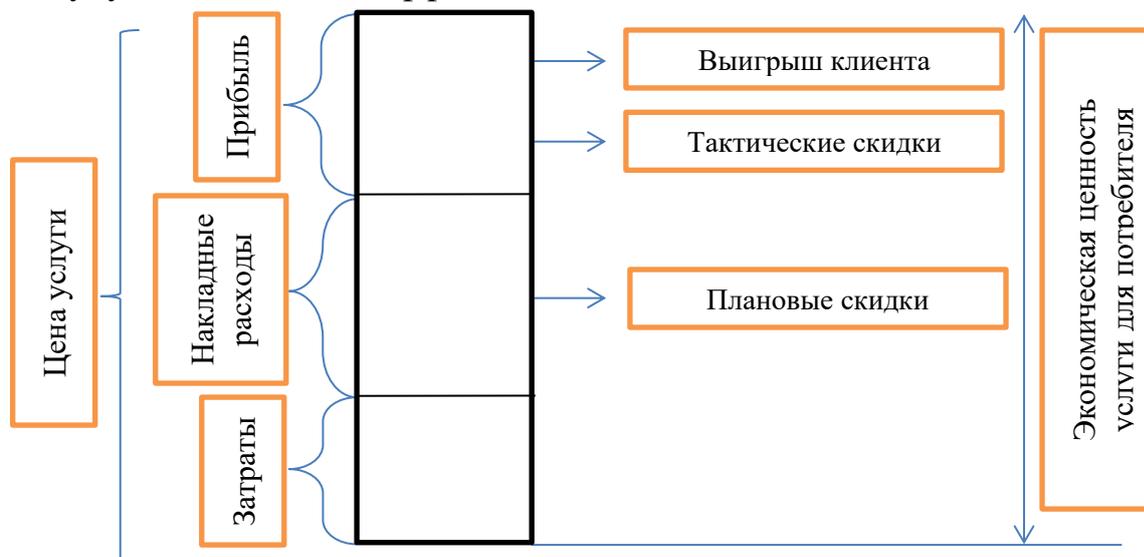


Рис. 1 – Источники появления скидок в структуре формирования тарифов

Различают внутренние и внешние факторы, которые могут формировать тарифное поведение. Компетентность сотрудников является одним из внутренних факторов, который также может формировать тарифную политику предприятия [5].

В условиях олигополии формирование цены на транспортные услуги различается следующим образом:

- тарифы колеблются меньше, чем при монополистической и совершенной монополии;
- в случае изменения тарифов у одного перевозчика вероятность изменения на других перевозчиков также увеличивается;
- тарифное поведение предприятия может устанавливать или изменять тарифы путем стимулирования.

Поэтому необходимо считать, что результаты экономической деятельности перевозчиков и их положение на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг зависят от того какая тарифная система используется.

Поскольку поэтапное выполнение основной цели предприятия стратегия обеспечивает взаимосвязанные цели, поэтому стратегия ценообразования должна включать в себя набор правил и принципов, принятых на этой основе, в соответствии с которыми тарифы должны быть установлены.

Наиболее распространенные стратегии, применяющиеся на практике, учитывают особенности рынка услуг автотранспорта, которыми являются следующие:

- наибольший тариф (снятие сливок),
- следовать за лидером,
- проникнут на рынки,
- ценовая линия (линия тренда) на автотранспорте.

Выбор стратегии низких тарифов зависит от высокой эластичности и вероятности применения масштабного эффекта.

Масштабный эффект получается путем рационального уменьшения затрат при котором объем перевозок увеличивается. Недостаток применения этой стратегии проявляется в том, что транспортная компания работает с клиентами, которые особенно ценят качество, а снижение тарифов может быть сигналом для таких клиентов о снижении качества транспортных услуг.

Надбавка к тарифам на транспортировку применяется в тех случаях, если на заявке имеются особые требования заказчика, например, такие как рассрочки оплаты, срочность транспортировки и т.п.

Надбавки и скидки поддерживают психологическое представление о «справедливых» тарифах. А применение стратегии устойчивых тарифов сосредоточено на создание имиджа автотранспортного предприятия. Даже в случае увеличения затрат предприятия, реализующие стратегию устойчивых тарифов, сокращают собственную прибыль по сравнению с увеличением тарифов.

При освоении нового сегмента рынка автотранспортных услуг, субъекты занимающиеся транспортной деятельностью, особенно в сельской местности, обычно устанавливают низкий тариф.

Успех этой стратегии, то есть стратегии проникновения на рынок услуг сельского пассажирского автотранспорта, обусловлен низкой «переходной» стоимостью для клиентов, использующих новые услуги на отраслевом рынке.

На основании результатов исследования и анализа факторов рынка услуг пассажирского автотранспорта, предприятие выбирает одну ценовую стратегию или использует комбинацию нескольких ценовых стратегий, которая разрабатывает свою индивидуальную стратегию.

Процесс разработки стратегии формирования тарифов на рынке пассажирских автотранспортных услуг предполагает влияния следующих факторов:

1) определение цели формирования тарифов, связанной со стратегией рынка пассажирских автотранспортных услуг, такие как выживание, получение статуса лидера по качеству, увеличения прибыли и т.п.;

2) установление модели конкуренции на рынке пассажирских автотранспортных услуг в соответствии с поведением рынка;

3) оценка степени эластичности или учета и анализа спроса, включающие в себя исследование рынка услуг пассажирского автотранспорта на изменение тарифов.

Следует сделать вывод, что формирование пассажирских тарифов в сельской местности не только определяют уровень стоимости перевозок и разработки ее системы, но и формируют поведение и стиль образования тарифов.

Формирование тарифов на услуги пассажирского транспорта в сельской местности Республики Таджикистан, прежде всего, позволяет:

- прогнозирование тарифов с учетом особенности сферы пассажирского транспорта в сельской местности Республики Таджикистан;

- уточнять особенности формирования тарифов субъектами транспортной отрасли в сельской местности;

- назначать главные функции пассажирских тарифов независимо от порядка их установления;

- применение наилучших методов установления и формирования тарифов на основе целевой деятельности хозяйствующих субъектов сферы пассажирского транспорта и выбора подходящих методов формирования пассажирских тарифов, ориентированных на интересы и клиентов, и перевозчиков.

Стоимость на 1 км пробега с учетом рентабельности предприятия, безусловно, зависит от количества пассажиров, которые перевозятся.

Число пассажиров, которые перевозятся можно определить нижеследующим образом ($N_{ср}$):

$$N_{ср} = q_m * K_{ив}, \quad (2)$$

где: q_m – вместимость автобусов (пассажир);

$K_{ив}$ – коэффициент использования вместимости (считается эффективным если степень использования вместимости составляет не менее 70%).

Также можно определить объем перевозок пассажиров за каждую поездку путем проведения обследования пассажиропотоков.

Расчет тарифов производится:

Расчет стоимости билета в маршруте

$$C_b = \Pi_{1 \text{ пасс.км}} * L_{ср.} * K_{п}, \quad (3)$$

где: $L_{ср.}$ – средняя дальность одной поездки, (км);

$K_{п}$ – количество поездок 1 пассажира.

Расчет среднего расстояния за одну поездку ($L_{\text{ср.}}$):

$$L_{\text{ср.}} = P/Q, \quad (4)$$

где: P – пассажирооборот, (пасс.км);

Q – годовое количество перевезённых пассажиров, (пасс.).

$$P = D_{\text{год}} / \Pi_{1 \text{ пасс.км}} \quad (5)$$

где: $D_{\text{год}}$ – годовой доход;

$\Pi_{1 \text{ пасс.км}}$ – стоимость 1 пасс. км.

Количество поездок ($K_{\text{п}}$) населения сельской местности определяется государственными органами на основе инструкции по изучению пассажиропотоков.

Транспортный тариф включает в себя расходы, прибыль и налоги. В зависимости от степени регулирования государственными органами тарифы подразделяются на регулируемые и свободные. Регулируемые тарифы устанавливаются и регулируются государственными органами. Свободные тарифы устанавливаются в зависимости от спроса и предложения. В области автомобильного транспорта регулируемые тарифы включают тарифы на все виды сообщений, в том числе и на межрайонные сообщения.

Как отметили некоторые авторы, работающие в этой сфере «минимальный тариф на перевозку пассажиров определяется исходя из экономической целесообразности и государственной субсидии расходов, связанных с перевозкой льготных пассажиров». Таким образом, минимальный тариф может определяться по нижеследующим формулам:

$$T_{\text{тт}} = (З + \Pi_{\text{р}} - P_{\text{д}}) Q, \quad (6)$$

где: $T_{\text{тт}}$ – минимальный тариф на перевозки пассажиров, (сомони);

$З$ – прогнозные расходы на перевозку пассажиров, (сомони);

$\Pi_{\text{р}}$ – планируемая прибыль, сомони;

$P_{\text{д}}$ – размер дотации на перевозку льготных категорий пассажиров, (сомони);

Q – объем перевозок пассажиров, чел.

Тариф на перевозки пассажирским автотранспортом ($T_{\text{п}}$):

$$T_{\text{п}} = (\mathcal{E}_3 + \Pi_{\text{р}}) / P_{\text{п}}, \quad (\text{сомони/пасс-км}), \quad (7)$$

где: \mathcal{E}_3 – эксплуатационные затраты, (сомони);

P_p – прибыль от перевозок, (сомони);

$P_{п}$ – пассажирооборот плановый, (пасс-км).

Тарифы устанавливаются с целью получения максимума доходов. Доходы от пассажирских перевозок определяются:

$$D_{пп} = Q_{пасс} * C_{пр} \quad (8)$$

где: $Q_{пасс}$ – объем перевозок пассажиров, (пасс);

$C_{пр}$ – стоимость билета, (сомони).

Доходы от работы легковых автомобилей такси:

$$D_{ла} = L_{пл.км} * C_{1пл.км} + N_{пос} * C_{пос} + T_{пр} * C_{пр} \quad (9)$$

где: $L_{пл.км}$ – платные пробега, (км);

$C_{1пл.км}$ – стоимость 1км платного пробега, (сомони);

$N_{пос}$ – число посадок, (ед.);

$C_{пос}$ – стоимость посадки, (сомони);

$T_{пр}$ – часы простоя, (час);

$C_{пр}$ – стоимость 1 часа простоя у пассажиров, (сомони).

Для установления эффективной работы необходимо определить доходную ставку. Доходная ставка - это доходы, приходящиеся на единицу работы транспорта, которые выполнено.

Доходная ставка определяется в зависимости от вида перевозок:

-при перевозке автобусами доходная ставка определяется:

$$d_{пп} = \frac{D_{пп}}{P_{пасс-км}} \quad (10)$$

где: $d_{пп}$ – доходная ставка при пассажирских перевозок, (сомони/пасс.-км);

$P_{пасс-км}$ – пассажирооборот, пасс.-км.

-при перевозке легковыми автомобилями такси доходная ставка определяется

$$d_{тп} = \frac{D_{тп}}{L_{пл.км}} \quad (11)$$

где: $d_{тп}$ – доходная ставка по перевозкам легковым таксомоторам, (сомони/пл.км).

И в итоге через показатель доходной ставки будем определять доходы:

перевозка автобусами:

$$D_{пп} = d_{пп} * P_{пасс-км}, \quad (12)$$

перевозка легковыми автомобилями такси:

$$D_{ТП} = d_{ТП} * L_{пл.км} \quad (13)$$

Исследование формирования тарифов на услуги пассажирского транспорта в сельской местности Республики Таджикистан является актуальным вопросом, поскольку регулирование тарифов на пассажирские автотранспортные услуги положительно влияет на бюджет сельского населения и в целом повышает экономику страны.

Библиографический список:

1. Борисова Л.М.: учебное пособие//Экономика предприятия / Томск, 2011г.
2. Бычков В. П. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 384 с. – (Высшее образование).
3. Гомонко Э.А., Тарасова Т.Ф. Управление затратами на предприятии : Учебник. - М.: КНОРУС, 2013
4. Инструкция по составу, учету и калькулированию затрат, включаемых в себестоимость перевозок (работ, услуг) предприятий автомобильного транспорта
5. Кононова Г.А. Экономика организации. С. 51–52.
6. Крупен А.С. Методы выбора и оценки тарифного поведения участников транспортного рынка. С. 15–16.
7. Кудрина Е.В. Особенности развития отраслевых рынков: транспорт: монография. СПб.: Изд-во СПбГИЭУ, 2007. С. 15-16.
8. Лабзунов П.П.: учебное пособие/ Управление ценами и затратами в современной экономике/ Книжный мир, 2013.
9. Лебедев В.Г., Дроздова Т.Г., Кустарев В.П., Краюхин Г.А. Управление затратами на предприятии: Учебник для вузов. 5-е изд., 2011

References:

1. Borisova L.M.: textbook // Enterprise Economics / Tomsk, 2011.
2. Bychkov V.P. Economics of a motor transport enterprise: Textbook. – М.:

INFRA-M, 2008. – 384 p. – (Higher education).

3. Gomonko E.A., Tarasova T.F. Cost management in an enterprise: Textbook. - M.: KNORUS, 2013

4. Instructions for the composition, accounting and calculation of costs included in the cost of transportation (work, services) of road transport enterprises

5. Kononova G.A. Economics of the organization. pp. 51–52.

6. Krupen A.S. Methods for selecting and assessing the tariff behavior of transport market participants. pp. 15–16.

7. Kudrina E.V. Features of the development of industry markets: transport: monograph. St. Petersburg: Publishing house of St. Petersburg State University of Economics and Economics, 2007. pp. 15-16.

8. Labzunov P.P.: textbook/Management of prices and costs in the modern economy/Book world, 2013.

9. Lebedev V.G., Drozdova T.G., Kustarev V.P., Krayukhin G.A. Cost management in the enterprise: Textbook for universities. 5th ed., 2011

Для цитирования: Джалилов У.Д., Исследование формирования тарифов на услуги пассажирского транспорта в сельской местности Республики Таджикистан/ Российский экономический интернет-журнал. – 2023. – № 4. URL: © Джалилов У.Д., Российский экономический интернет-журнал 2023, № 4