

МАРКЕТИНГО-ЛОГІСТИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО ФОРМУВАННЯ ТАРИФІВ НА ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

В статті здійснений аналіз застосування маркетинго-логістичних підходів щодо формування тарифів на пасажирські перевезення. Також в даній статті запропоновані варіанти встановлення тарифів в залежності від сезону та дня тижня.

Ключові слова: пасажирські перевезення, тариф, маркетинг, логістика.

В статье осуществлен анализ применения маркетинго-логистических подходов относительно формирования тарифов на пассажирские перевозки. Также в данной статье предложены варианты установления тарифов в зависимости от сезона и дня недели.

Ключевые слова: пассажирские перевозки, тариф, маркетинг, логистика.

The paper analyzing the use of marketing and logistics approaches to the formation of tariffs for passenger transportation. Also in this paper, the proposed options tariffs depending on season and day of the week.

Keywords: passenger transportation tariff, marketing, logistics.

Постановка проблеми. Концепція логістичного управління невід'ємно пов'язана з концепцією маркетингу. Основими джерелами конкурентних переваг дана концепція вважає активну інноваційну політику, грамотну політику просування, сервісне обслуговування, а також ціну (тариф). В умовах низької купівельної спроможності переважної частини населення саме останній елемент стає одним з важливих чинників конкурентоспроможності підприємства у тому числі і на транспортному ринку. Рівень ціни визначається побудовою раціональних бізнес-процесів на підприємствах або ланцюжками створення цінностей, що забезпечується за допомогою логістики.

Мета статті. В статті автор намагається проаналізувати сучасну структури тарифів на залізничні пасажирські перевезення та запропонувати нові підходи щодо їх формування, з використанням маркетинго-логістичних підходів.

Аналіз основних джерел. Вагомий внесок в дослідженні тарифів на пасажирські залізничні перевезення внесли наступні вчені: Ю.Ф. Кулаєв, І.М. Аксьонов, С.М. Сич, М.В. Гненний, В.П. Гудкова та інші.

Викладення основного матеріалу. Основними маркетинговими стратегіями в політиці ціноутворення є «стратегія аналізу поточного рівня цін» та «стратегія забезпечення оптимального співвідношення якості».

Пасажирські тарифи мають специфіку формування для перевезень в далекому і приміському сполученнях. При побудові пасажирських тарифів на перевезення в далекому сполученні враховують наступні чинники:

- відстань перевезення;
- тип пасажирського вагону;

- швидкість перевезень.

Особливістю формування тарифів у дальньому сполученні є те, що спочатку встановлюється базовий тариф - на перевезення в загальному вагоні пасажирського потягу. За додаткові умови перевезення, що дають підвищену комфортність і швидкість руху, стягується доплата.

Диференціація пасажирських тарифів від відстані перевезення викликана впливом дальності слідування на собівартість перевезення. Тому так само, як і у вантажному русі, для пасажирських перевезень використовується двоставочна методика побудови тарифу. Залежність пасажирського тарифу від дальності слідування при збереженні тенденції його зниження від збільшення відстані перевезення має свою специфіку. Тут чинить вплив той факт, що до складу пасажирських тарифів включена ставка обов'язкового страхування пасажирів. Її абсолютна величина не істотна, але в структурі тарифної плати залежно від відстані перевезення має різке значення – від 0,3 до 7% [1].

У нових умовах формування структури УЗ передбачається виділення пасажирських компаній на мережі залізниць в самостійні підрозділи. Це повинно відбитися і на формуванні пасажирських тарифів, які так само, як і вантажні тарифи, повинні мати тарифну складову за обслуговування і утримання пасажирських вагонів і пасажирів на шляху слідування.

Тариф на перевезення пасажирів у дальньому сполученні мусить передбачати наступні складові:

- вагонну (включає витрати, пов'язані з утриманням та експлуатацією пасажирських вагонів);

- локомотивну (включає витрати, пов'язані з утриманням та експлуатацією маневрових та поїзних локомотивів, задіяних у пасажирському русі);

- інфраструктурну (включає витрати, пов'язані з організацією руху поїздів, з забезпеченням безпеки руху, з утриманням колії, сигналізації та зв'язку);

- вокзальну складову (включає витрати, пов'язані з утриманням та експлуатацією пасажирських вокзалів).

Структура пасажирського тарифу має бути вдосконалена з метою використання для визначення плати за перевезення пасажирів у власних пасажирських вагонах, що створить тарифні умови для розвитку конкуренції в сфері пасажирських залізничних перевезень. З урахуванням того, що на залізничному транспорті лише інфраструктура за всіма ознаками являє собою природну монополію, в структурі тарифу має бути відокремлена інфраструктурна складова, оскільки плата за користування інфраструктурою завжди буде предметом державного регулювання. Пасажирському залізничному комплексу доцільно надавати можливість оперативно змінювати рівень тарифів залежно від ситуації на ринку, але при цьому тарифи не можуть встановлюватися вищими за базові.

На заваді реалізації вищезазначеного виокремлення складових частин собівартості залізничних перевезень стає відсутність науково обґрунтованого методу розподілу витрат на утримання інфраструктури між вантажними та пасажирськими перевезеннями.

На сьогоднішній день на собівартість пасажирських перевезень відносять 6,7% інфраструктурних витрат, відповідно на вантажні – 93,3%. Застосування таких пропорцій є не що інше, як міра зменшення збитковості пасажирських перевезень. Однак, завищена собівартість вантажних перевезень призводить до різкого скорочення кількості користувачів даних послуг. Коштів для здійснення субсидування збитків від пасажирських перевезень катастрофічно не вистачає.

Ряд впливових науковців вважають, що пропорції розподілу інфраструктурних витрат на собівартість залізничних перевезень слід змінити: на пасажирських перевезення – 20%, на вантажних перевезення – 80%.

Рівень пасажирських тарифів має бути науково обґрунтованим, враховуючи якість транспортного обслуговування, взаємозалежність попиту і пропозиції та інші фактори. Особлива роль відводиться гнучкому регулюванню тарифів по періодах року залежно від попиту населення. Основними цілями гнучкого регулювання тарифів є згладжування нерівномірності перевезень за рахунок перерозподілу пасажиропотоків та забезпечення більш ефективного використання рухомого складу.

При побудові пасажирських тарифів їх рівень диференціюється з урахування впливу таких факторів, як тип вагону (загальний, плацкартний, купейний, люкс, 3-й клас, 2-й клас, 1-й клас), категорії поїзда за швидкістю (пасажирський, швидкий, прискорений, швидкісний), дальність поїздки пасажирів та рівнем якості послуг (фірмовий та звичайний поїзд). На відміну від інших факторів, при формуванні пасажирських тарифів спочатку встановлюється базовий рівень тарифу, який забезпечує мінімальний рівень комфортності відповідно до поїздки в загальному вагоні пасажирського поїзду. При підвищенні рівня комфорту і швидкості поїздки встановлюються відповідні доплати за швидкість, поїздки в плацкарті, купейному чи спальному вагоні [2].

Недоліками пасажирських тарифів дальнього прямування є їх постійність в залежності від попиту, сезону і напрямку поїздки пасажирів. В той час, як в світовій практиці формування пасажирських тарифів є головним чином не тільки стимулювання попиту, але і фактори підвищення конкурентоздатності залізниць з іншими видами транспорту.

Враховуючи відповідну нерівномірність пасажирських перевезень в часі і напрямку, в закордонній практиці, широко застосовуються тарифи сезону, позасезонні, та тарифи вихідного дня і т.д.

Якщо пасажир купує квиток задовго до поїздки, і ще туди і назад, з чіткою датою поїздки для таких пасажирів існує знижка. Даний пасажир за 45 днів до здійснення поїздки кредитує (авансує) залізницю, задовго

формуючи до перевезення «ядро» пасажиропотоку. Такий пасажир є зручним і привабливим для залізниці і замість заохочення (зниженим тарифом) з нього ще знімається додатковий збір за попередній продаж квитка. «Незручний пасажир», формує ймовірний попит та бажає здійснювати поїздки в будь-який час в будь-якому потязі або іншим видом транспорту. Для таких пасажирів повинні передбачуватися підвищені тарифи, які реалізуються, наприклад, в цивільній авіації в вигляді продажу квитків з відкритою датою [3].

Залізничний транспорт постійно працює в межах жорсткого регулювання тарифів на залізничні перевезення і темпи їх зростання відстають від темпів зростання цін на основну продукцію, яка використовується залізничним транспортом. Сума збитків у зв'язку із ростанням цін на споживані матеріальні ресурси та індексацію заробітної плати в умовах інфляційних процесів продовжує постійно збільшуватися. У порівнянні з 1991 роком тарифи на пасажирські перевезення, в зв'язку з інфляційними процесами, збільшилися лише у 6,8 рази, тоді як ціни на матеріально-технічні ресурси, що споживаються залізницями, зросли більше, ніж у 15 разів. Тому задоволення та стимулювання попиту на залізничні перевезення, функціонування та розвиток інфраструктури залізничного транспорту повинно базуватися на стратегії ринкових відносин транспортного ринку.

Висновки. Найбільш прогресивним науково-практичним підходом є логістичні методи управління матеріальними, інформаційними і фінансовими потоками. У сфері пасажирських перевезень – це підвищення рівня їх рентабельності, шляхом впровадження з урахуванням міжнародного досвіду механізму диференціювання тарифів, поетапної ліквідації перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних перевезень, розроблення та впровадження дієвого механізму компенсації залізницям витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів, забезпечення самоокупності перевезень пасажирів у міжнародному та міжобласному спрлученнях.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аксенов И.М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок. [Текст] Монография. – К.: Видавництво «Транспорт України», 2004.–282с.
2. Полторак В.А. Маркетингові дослідження: методи та технології. [Текст] - Дніпропетровськ: Арт-Прес, 1998. - 136 с.
3. Система пассажирских тарифов на транспорте СССР и пути ее совершенствования. [Текст] Под ред. Е.Д. Ханукова, и А.В. Крейнина. – М.: «Транспорт», 1969 г. – 184 с.
4. Сич Є.М., Кислий В.М. Закони економіки транспорту. [Текст] - Ніжин: Аспект поліграф, 2009. -160 с.