

Л. М. Матросова,
доктор економічних наук,
Н. М. Юрченко,
аспірант
м. Луганськ

СУЧАСНІ ПРИНЦИПИ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ПОСЛУГИ ПАСАЖИРСЬКОГО АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

В умовах розвитку ринкових відносин на транспортному ринку України потребуються нові підходи до ціноутворення на послуги авіаційних перевезень.

Постановка проблеми. Посилення конкуренції на ринку пасажирських перевезень об'єктивно вимагає від авіаційного транспорту здійснення заходів щодо поліпшення тарифної політики. Це пояснюється тим, що діючі тарифи базуються на принципах, які були визначені ще за радянських часів, тому практично не враховують реального стану на ринку перевезень і не можуть бути конкурентоспроможними. До останнього часу вся транспортна система України функціонувала в умовах постійного незадоволення зростаючого попиту. Тарифи на пасажирські перевезення для всіх видів транспорту встановлювалися централізовано і відрізнялися незначно, прибутки транспортних підприємств не залежали від ефективності їх роботи.

Зараз на ринку пасажирських перевезень України відбулися значні зміни: підвищення тарифів на пасажирські перевезення з одночасною їх диференціацією за видами транспорту, розвиток конкуренції за видами транспорту, лібералізація ціноутворення поряд з жорстким державним регулюванням тарифів на пасажирські авіаційні перевезення, покриття збитків від цього виду перевезень за рахунок прибутків від вантажних тощо. Усе це вимагає зміни методології формування авіаційних тарифів на пасажирські перевезення.

Аналіз останніх досліджень. Дослідженню різних методологій визначення тарифів у сфері пасажирських перевезень на авіаційному транспорті приділяли увагу такі вчені, як Г.С. Григор'єв, Ф. Котлер, М. В. Могилевич [3; 5; 6]. Відповідно до ситуації, яка склалася в економіці та на ринку транспортних послуг України, авіаційна галузь має комерціалізуватись і перейти на договірні відносини з усіма суб'єктами ринку, а також з місцевими органами влади та державою, що однозначно вимагатиме зміни методології формування тарифної політики цивільної авіації. Таким чином, на ринку пасажирських авіаційних перевезень зараз існують організаційно-економічні умови

для розвитку конкуренції в секторі формування, підготовки та обслуговування пасажирських літаків.

Метою статті є удосконалення заходів щодо ціноутворення на авіаційні пасажирські перевезення.

Викладення основного матеріалу. Ринок пасажирських авіаційних перевезень є потенційно конкурентним, на ньому функціонують незалежні компанії-перевізники. Об'єктивна необхідність щодо створення таких компаній вже існує, оскільки попит на пасажирські авіаційні перевезення перевищує пропозицію. Однак відокремити пасажирські авіаційні перевезення від інфраструктури і вантажних перевезень, також створити незалежні компанії-перевізники можна лише за умови отримання суб'єктами ринку таких доходів від цих перевезень, які будуть гарантуватиме відтворення виробничого процесу. Це підтверджують автори робіт [1], говорячи про необхідність установлення рентабельних пасажирських тарифів. Однак в світовій практиці пасажирські авіаційні перевезення є соціально значущими, а рівень тарифів на них залежить від платоспроможного попиту населення, тому навіть у високорозвинених країнах тарифи на пасажирські авіаційні перевезення можуть бути збитковими. Беззбитковість пасажирських авіаційних перевезень досягається за умови надання фінансової підтримки підприємствам з боку державних установ різних рівнів [8].

Останнім часом загострилась проблема побудови базових тарифів на пасажирські авіаційні перевезення, за якими можна визначити економічно обґрунтовані доходи учасників перевізного процесу й обсяги фінансової підтримки, враховувати в тарифах платоспроможний попит населення. У цій статті пропонується аналіз сучасних вимог до ціноутворення пасажирських авіаційних перевезень, а також обґрунтування принципів побудови базових тарифів на ці перевезення.

Аналіз діяльності пасажирського авіаційного комплексу в розвинутих країнах світу свідчить, що в умовах ринкової економіки забезпечення ефективності його функціонування базується на створенні умов для

розвитку конкуренції, адже саме конкуренція примушує учасників перевізного процесу зменшувати собівартість перевезень при одночасному підвищенні якості та розширенні асортименту послуг, встановлювати тарифи відповідно до платоспроможного попиту населення.

В Україні для підвищення ефективності пасажирських авіаційних перевезень потрібно, по-перше, створення умов для розвитку конкуренції на цьому ринку, по-друге — гарантована фінансова підтримка з боку держави через неможливість забезпечення беззбитковості пасажирських авіаційних перевезень лише за рахунок підвищення тарифів.

З метою створення умов для розвитку конкурентного середовища на ринку пасажирських авіаційних перевезень у структурі тарифів має чітко відокремлюватися плата кожному учаснику процесу пасажирського перевезення. Це дозволить розділити грошові потоки на фінансування інфраструктури та фінансування перевізної діяльності, здійснити фінансово-економічне відокремлення монопольного сектора від потенційно конкурентного, забезпечити тарифні умови для вільного і недискримінаційного доступу компаній-перевізників до користування авіаційною інфраструктурою. Таким чином, державне регулювання ціноутворення повинно відбуватися лише в монопольному секторі, а в потенційно конкурентних секторах галузі необхідні ринкові механізми ціноутворення на послуги суб'єктів господарювання, які не посідають на відповідному ринку монопольне (домінуюче) місце [7].

З метою запобігання штучному завищенню учасниками перевезень власних витрат при встановленні рівня базових тарифів слід враховувати лише економічно обґрунтовані витрати. Встановлення базових тарифів на основі економічно обґрунтованих витрат створюватиме економічні умови, за яких учасники перевезень будуть зацікавлені у зниженні собівартості своїх послуг, оскільки це дозволить їм максимізувати прибутки, а конкуренція з боку інших учасників перевезень не дозволить знижувати якість послуг, що надаються [2].

Удосконалення ціноутворення у сфері пасажирських авіаційних перевезень стане більш обґрунтованим, якщо для тарифних цілей собівартість пасажирських перевезень визначатиметься з диференціацією за типами літаків, урахуванням реальних витрат на початковій і кінцевій операції та за напрямками перевезень. Оскільки собівартість перевезення пасажирів в літаках різного типу відрізняється, як відрізняється і якість перевезення, то базові пасажирські авіаційні тарифи обов'язково мають бути диференційованими за типами літаків, що цілком відповідає ринковим методам ціноутворення.

Аналіз існуючих принципів щодо визначення вит-

рат авіаційних перевезень свідчить, що витрати на початково-кінцеві операції не залежать від аеропорту перевезення, в той час як витрати на операції руху зростають пропорційно збільшенню відстані перевезення. Це обумовлює необхідність відокремлення в структурі базового пасажирського тарифу плати за початково-кінцеві операції і операції руху та диференціювання останньої за відстанями перевезень [5].

Визначення собівартості пасажирських перевезень за напрямками перевезень дозволить установити різні тарифи для одних і тих же типів літаків, причому тарифи на пасажирські, перевезення в напрямках з малодіяльними дільницями будуть найбільшими. Відзначимо, що малодіяльні дільниці аеропортів розташовані в регіонах з низьким рівнем економічного розвитку. У цих регіонах доходи на душу населення і платоспроможний попит нижчі, ніж у середньому в країні. Тому тарифи на пасажирські авіаційні перевезення в цих регіонах не можуть бути вищими, ніж у розвинених промислових регіонах. Крім того, пасажирські авіаційні перевезення повинні сприятиме активізації бізнесу, стимулюванню зростання транспортної активності населення в цілому саме в регіонах з високим рівнем безробіття з метою покращення рівня зайнятості. Динаміка тарифів на пасажирські авіаційні перевезення наведена в табл. 1.

Аналіз табл. 1 свідчить про те, що в цілому спостерігалася тенденція збільшення тарифів у 2008 р. порівняно з 2004 р. Це сталося у зв'язку з підвищенням цін на паливо.

До того часу, поки економічний розвиток усіх регіонів країни не буде достатнім для забезпечення необхідної платоспроможності, в основу побудови базових пасажирських авіаційних тарифів має бути покладена економічно обґрунтована середня сітлова собівартість перевезень, диференційована за типами літаків, яка враховує рівень споживчих вартостей транспортних послуг і створює рівні тарифні умови для користувачів пасажирських авіаційних перевезень у всіх регіонах країни [3; 4].

Створення економічних умов для виникнення конкуренції незалежних компаній-перевізників на ринку пасажирських авіаційних перевезень потребує забезпечення прибутковості діяльності цих компаній. Однак забезпечити прибутковість пасажирських авіаційних перевезень лише за рахунок встановлення рентабельних тарифів неможливо, оскільки це призведе до значного скорочення пасажиропотоку, унаслідок чого збитки від пасажирських перевезень тільки збільшуватимуться. Діючі пасажирські авіаційні тарифи мають враховувати платоспроможний попит користувачів, а базові пасажирські тарифи — надавати можливість визначення економічно обґрунтованих

Таблиця 1

Динаміка тарифів на пасажирські авіаційні перевезення ВАТ «АК Луганські авіалінії» за 2004—2008 р.

Луганськ-Київ / Київ-Луганськ						Темп зростання 2008 р. до 2004 р. (%)
Види тарифів	2004 р.	2005 р.	2006 р.	2007 р.	2008 р.	
Тариф (Е), грн.	435,00	435,00	480,00	730,00	790,00	181,61
Тариф (ЕС 1), грн.	280	280	370	560	690	246,43
Тариф (ЕС2), грн.	380	380	420	450	640	168,42
Тариф (ЕС3), грн.	465	465	500	590	600	129,03

*Додатково до тарифу сплачується державний збір 0,5 дол. США

доходів учасників перевезень, які будуть підтримувати розвиток конкуренції, підвищувати якість послуг, розширювати асортимент послуг. Тому рівень базових тарифів на перевезення пасажирів авіаційним транспортом України має визначатися з врахуванням того, що прибутки від пасажирських перевезень повинні забезпечити учасникам перевезень нормальний відтворювальний процес. Обсяг державної фінансової підтримки учасників пасажирських авіаційних перевезень залежатиме від різниці між базовим та діючим тарифами.

З метою підвищення ефективності пасажирських авіаційних перевезень та створення ринкових умов діяльності авіакомпаній України, в основу побудови базових тарифів на пасажирські перевезення слід покласти такі принципи:

- забезпечення прозорості базових тарифів на операції перевізного процесу;
- диференціація пасажирських авіаційних тарифів за типами літаків;
- побудова базових тарифів на основі середньої сітьової собівартості перевезень;
- забезпечення прибутковості пасажирських авіаційних перевезень.

Запропоновані принципи побудови базових пасажирських авіаційних тарифів дозволяють створити умови для:

- відокремлення пасажирських перевезень від вантажних та від інфраструктури аеропортів;

- розвитку системи незалежних компаній-перевізників на ринку пасажирських авіаційних перевезень;
- соціально-економічного розвитку регіонів країни;
- подолання диспропорцій підвищення конкурентоспроможності пасажирських авіаційних перевезень.

Висновки

Проведений аналіз пасажирських авіаційних тарифів дозволяє зробити висновки, що базові пасажирські авіаційні тарифи, які будуть ґрунтуватися на запропонованих принципах, дозволять визначити діючі тарифи відповідно до рівня платоспроможного попиту користувачів, розробити механізм ефективної фінансової підтримки учасників перевезень з боку держави в разі встановлення нерентабельних тарифів на пасажирські авіаційні перевезення (такий підхід відповідає чинному законодавству з питань забезпечення балансу інтересів перевізників і користувачів транспортних послуг), а також дозволять забезпечити подальший розвиток пасажирського авіаційного комплексу України.

Література

1. Бражник Т. М. Методы планирования и реализации авиатранспортных услуг : дисс. ... канд. эконом. наук / Т. М. Бражник. — К. : КМУГА, 1997. — 180 с. **2. Герасимчук В. Г.** Развитие предприятия: диагностика, стратегия, эффективность / В. Г. Герасимчук. — К., 1995. — 267 с. **3. Григор'єв Г. С.** Суть ринку транспортних послуг в сучасних умовах господарювання / Г. С. Григор'єв // Проблеми підвищен-

ня ефективності інфраструктури : зб. наук. праць. — К.: КМУЦА, 1998. — Вип. 3. — С. 207 — 212. **4. Горняк О. В.** Концепція підприємства в перехідній економіці / О. В. Горняк. — Одеса : Одес. держ. ун-т ім. І. Г. Мечнікова, 1999. — 164 с. **5. Котлер Ф.** Основы маркетинга / Ф. Котлер. — СПб. : Экономич. школа, 1996. — 1056 с. **6. Могилевич М. В.** Менеджмент на пассажирском транспорте / М. В. Могилевич. — К. : КМУЦА, 1996. — 76 с. **7. Смехов А. А.** Маркетинговые модели транспортного рынка / А. А. Смехов. — М. : Транспорт, 1998. — 119 с. **8. Уткин А. В.** Ценообразование. Ценовая политика / А. В. Уткин. — М. : Тандем, 2000. — 160 с.

Матросова Л. М., Юрченко Н. М. Сучасні принципи ціноутворення на послуги пасажирського авіаційного транспорту

Пропонується аналіз сучасних вимог до ціноутворення у сфері пасажирських авіаційних перевезень, а також обґрунтування принципів побудови базових тарифів на ці перевезення.

Ключові слова: авіаційний транспорт, паса-

жирські перевезення, конкуренція, інфраструктура, тарифи, ціноутворення.

Матросова Л. М., Юрченко Н. М. Современные принципы ценообразования на услуги пассажирского авиационного транспорта

Предлагается анализ современных требований к ценообразованию в сфере пассажирских авиационных перевозок, а также обоснования принципов построения базовых тарифов на эти перевозки.

Ключевые слова: авиационный транспорт, пассажирские перевозки, конкуренция, инфраструктура, тарифы, ценообразование.

Matrosova L., Yurchenko N. Modern principles of the price formation for passenger air transport

The analysis of modern requirements is offered to pricing in the field of passenger air transportations, and also ground of principles of construction of base tariffs, on these transportations.

Key words: aviation transport, passenger transportations, competition, infrastructure, tariffs, pricing.