

عنوان مقاله:

قیمت گذاری خدمات حمل و نقل ریلی مسافر

محل انتشار:

هشتمین همایش حمل و نقل ریلی (سال: 1385)

تعداد صفحات اصل مقاله: 8

نویسندگان:

علیرضا سعادت - مشاور اسبق مدیرعامل و رئیس کمیسیون تعرفه و بلیت شرکت رجا

شراره عرب امیری - کارشناس حمل و نقل ریلی شرکت رجا

ملودی خادم ثامنی - کارشناس حمل و نقل ریلی شرکت رجا

خلاصه مقاله:

تعیین ساختار تعرفه مسافری یکی از وظایف مهم واحد بازاریابی راه آهن ها می باشد و معمولاً مسئولیت مستقیم آن با سرپرست واحد بازاریابی است که ممکن است بوسیله اداره نرخ گذاری و تعرفه کمک شود. با اینحال تصمیم گیری در خصوص قیمت گذاری ترافیک های عمده اغلب بوسیله بالاترین سطح مدیریت در سازمان راه آهن اتخاذ می گردد. شرایط مختلفی برای قیمت گذاری ترافیک مسافری بکار می روند. مسافرین معمولاً با نرخهای کرایه منتشر شده سفر می کنند. (کرایه منتشر شده یعنی کرایه ای که رسماً در دفترچه تعرفه راه آهن چاپ شده و ممکن است سالانه تجدید نظر شود و یا نشوند و به Published fare موسومند) در اثر پیدایش رژیم دسترسی آزاد در اروپا، آمریکای شمالی و استرالیا، این سیستم اجازه میدهد تا بخش خصوصی از زیربنای راه آهن استفاده کنند (با لکوموتیو و آلات ناقله خود) در حقیقت راه آهن ها زیربناها را ارائه می کنند و عوارض به بخش خصوصی که از این زیربنا استفاده می کنند دریافت می دارند. نتیجه واحد بازاریابی نقش مهمی در تعیین ساختار و سطح عوارض دسترسی به خط دارند. دولتها محدودیتهایی در قیمت گذاری برای راه آهنهای قائل شده اند. فقط آزادی عمل آنها تا حدی است که تا سقفی معین مانور دهند یا مخیر به قبول یا رد سرویس در ترافیکهایی که قیمتهای رقابتی هستند و تناسبی با هزینهها ندارند، می باشند. در یک بازار رقابتی سطح قیمتها بیش از هر چیز تابعی از شدت رقابت است و راه آهنها باید تصمیم بگیرند که با توجه به حاشیه سود بدست آمده در هر ترافیک منفرد، آن سرویس را ارائه کنند یا خیر و این امر به یک سیستم موثر هزینه یابی که برآورد مطمئنی از یک ترافیک منفرد ارائه کند نیاز دارد. از طرف دیگر نوسان قیمتها (Price fluctuations) در تصمیم گیری برای سرمایه گذاری در بخش مربوطه تراحم ایجاد می کند. به منظور کاراترین استفاده از منابع موجود در هر اقتصادی، قیمت پرداختی بابت هر سرویس حمل و نقل ریلی می بایست با هزینه های فرصت آن سازگار باشد. قیمت گذاری بر اساس هزینه فرصت متضمن مشکلات بی اندازه بزرگی است. لذا این نوع قیمت گذاری بعدها با مکانیزمهای استاندارد قیمت گذاری تکمیل شد. این قیمت گذاری هر واحد از خدمات در شرایط هزینه دقیق آن. این واحد خدمات معمولاً در خدمات راه آهن بصورت train/km در نظر گرفته می شود و می توان بعداً هزینه بدست آمده را بر ظرفیت قطار تقسیم نمود تا به ازای هر passenger/km قابل محاسبه باشد. پوشش دادن هزینه ها لازم است تا تعدیلی هم در رابطه با ضریب اشغال صندلی سرویس منفرد مذکور بعمل آید. یعنی به عبارت دیگر در پارامتر (متوسط ضریب اشغال سالانه) ضرب شود تا بخش خالی ظرفیت نیز هزینه های پوشش داده شوند. البته این بدان معنی است که هزینه ظرفیت خالی را از مسافران دریافت کنند و ممکن است سطح قیمتها افزایش یافته و پذیرش آن برای مسافرین (acceptability) با مشکل مواجه گردد. از طرف دیگر ممکن است با توجه به الگوی منحنی تقاضا و ضریب کشش خدمات مورد نظر با کاهش تقاضا مواجه شویم و سود کاهش یابد یا حتی متحمل زیان شویم. در مجموع چنین محاسباتی باید با نگرش به ...

کلمات کلیدی:

لینک ثابت مقاله در پایگاه سیویلیکا:

<https://civilica.com/doc/9507>



