

## Система динамического ценообразования

В декабре 2016 года Компания обеспечила 100 %-ный охват дерегулированного сегмента внутригосударственного сообщения (за исключением социально значимой части) системой динамического управления доходностью.

Система динамического ценообразования является наиболее гибким тарифным инструментом, когда-либо применявшимся АО «ФПК». В ней активно сочетаются большинство подходов, ранее реализуемых в виде маркетинговых акций: дифференциация тарифов в зависимости от категории места (верхняя/нижняя полка), дня недели, глубины продажи и т. д. При этом в отличие от статичных маркетинговых акций, когда тариф определяется заранее на длительный период времени, системой динамического ценообразования осуществляется формирование гибких тарифов.

В рамках системы динамического ценообразования формирование тарифов производится на системном уровне для каждого направления, поезда и участка маршрута.

На каждом направлении действуют тарифные планы, сформированные с учетом сезона, дня недели и объемов перевозок. В некоторых случаях минимальный тариф в вагонах купе лишь незначительно превышает тарифы, действующие в плацкартных вагонах.

По мере заполнения поезда и приближения к дате отправления, как правило, тарифы на основном маршруте увеличиваются. В то же время стоимость проезда на участках маршрута поезда может изменяться непропорционально.

В случае высокого спроса стоимость проезда на определенном участке пути может быть приближена к стоимости проезда по основному маршруту. Кроме того, для стимулирования пассажиропотока на основном маршруте следования поезда на нем может быть применена Политика пониженных тарифов. В таком случае тариф на основном маршруте может быть ниже тарифов на некоторых сегментах. На тех маршрутах или поездах, где наблюдается невысокий спрос, пониженные тарифы применяются вплоть до даты отправления.

Стоимость билетов на каждый поезд во многом зависит от прогнозируемого профиля бронирования. В случае существенных отклонений от прогнозируемых критериев происходит системная корректировка тарифов. В этом случае при высоком уровне фактического спроса относительно прогнозируемого тарифы увеличиваются, при низких прогнозных значениях – снижаются.

Реализуемая Тарифная политика находит положительный отклик со стороны потребителей: согласно опросам, 94 % пассажиров видят для себя преимущества от внедрения системы и активно ими пользуются. Для такого выбора есть объективные причины: порядка 68 % проездных документов в рамках системы динамического ценообразования реализуются по тарифам ниже или сопоставимым с уровнем базового тарифа.

Доля проездных документов, реализуемых по сниженным тарифам, зависит от направления и категории поезда. Так, например, даже по потокообразующему направлению Москва – Адлер (на двухэтажном поезде) по итогам 2016 года более 80 % проездных документов было реализовано по тарифам ниже базового уровня.

На поезд 23/24 Москва – Казань в 2016 году 96 % проездных документов было реализовано по тарифам ниже базового значения, что позволило увеличить пассажиропоток.

При этом в летние месяцы практически все проездные документы были реализованы по сниженным тарифам.

Для перевозчика система динамического ценообразования позволяет выявить баланс спроса и стоимости услуг, что в конечном итоге отражается на эффективности реализации проекта. В целом по итогам 2016 года на полигоне системы управления доходностью отмечена положительная тенденция изменения объемов перевозок: рост пассажирооборота составил 108,8 %.

Используя возможности системы, пассажиры могут значительно сэкономить на стоимости проезда. Все поезда, входящие в систему, отмечены в системах продажи билетов на сайте специальным знаком (динамическое ценообразование).



Со списком поездов, включенных в систему динамического ценообразования, можно ознакомиться на сайте ОАО «РЖД».