

**ТРАНЗИТНОЕ ТАРИФНОЕ АГЕНСТВО TRACESA**



**ТЕХНИЧЕСКОЕ ПРИМЕЧАНИЕ 3**

# **Транзитные тарифы Трасеса Маркетинг**

**Издание 1**



Прилагаемый материал представляет собой итог размышления консультанта и не может быть полностью либо частично принят партнерами и бенефициарами ЕС. Для получения более подробных сведений о содержании доклада просьба связаться с Европейским Союзом, Постоянным Секретариатом TRACECA либо консультантами Scott Wilson, Великобритания

## ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРИМЕЧАНИЯ ТТТА

### Список Технических Примечаний, изданных ТТТА<sup>1</sup>

#### Подготовка Проекта ЕПТРТ

Техническое Примечание 1.	Руководство по ценообразованию. Издание 1.
Техническое Примечание 2.	Как обеспечить доступ перевозчика в железнодорожную систему. Издание 1.
Техническое Примечание 3.	Усиление железнодорожного маркетинга в сфере железнодорожных перевозок. Издание 1.
Техническое Примечание 4.	Оценка/применение эластичности спроса по ценам. Издание 1.
Техническое Примечание 5.	Анализ подходов экспедиционного агентства.
Техническое Примечание 6.	Проект регулирующего документа ТТТ

---

<sup>1</sup> ТТТА представляет собой аббревиатуру Транзитного Тарифного Агентства TRACECA. Ключевая роль ТТТА состоит в проведении исследований и выработке рекомендаций партнерам ТТТА. Для наиболее эффективного использования положений ЕПТРТ, полученные результаты нашли отражение в Технических Примечаниях, изданных ТТТА.

## СОДЕРЖАНИЕ

1. Введение.....	5
2. Структура и рамки маркетинговых услуг ТТТА.....	5
3. Ознакомление с евроазиатским транзитным рынком.....	5
4. Анализ состояния транзитных перевозок TRACECA.....	6
5. Ознакомление с деятельностью промышленного и коммерческого секторов стран TRACECA.....	6
6. Изучение конкурирующих видов перевозок.....	7
7. Прогнозирование железнодорожных транзитных перевозок.....	8
Приложение Т.3.1. Сбор данных и мониторинг.....	8
3.1.1. Сбор данных.....	8
3.1.2. Мониторинг мониторинга.....	10
Приложение Т.3.2. ЕВРОАЗИАТСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ УСЛУГИ.....	12
Приложение Т.3.3. ЕВРОАЗИАТСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	14
Приложение Т.3.4. ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК TRACECA.....	16

## 1. Введение

Следует подчеркнуть, что в новых тарифах нашли отражение изменившиеся геополитические условия, факт возникновения конкурирующего транспортного рынка в коридоре TRACECA. Предусмотренная рамками ТТТ гибкость позволяет железным дорогам TRACECA быстро и оперативно реагировать на изменения спроса на международные фрахтовые услуги в евроазиатском транспортном коридоре, на экономические и технические преобразования в новом транзитном секторе, ориентированном на рыночные отношения.

Предпосылкой осуществления эффективной ценовой стратегии в рамках ТТТ является глубокое понимание и всесторонняя осведомленность о состоянии рынка транзитных услуг в евроазиатском регионе, в целом и коридоре TRACECA, в частности. В настоящем техническом примечании дается характеристика тех областей, в которых маркетинговой группе ТТТА следует проводить экспертизу, выявлять текущие источники сведений по данному вопросу.

## 2. Структура и рамки маркетинговых услуг ТТТА

В долгосрочной перспективе ТТТА планирует разработать собственную базу данных, расширить имеющиеся сведения. В Приложении Т3.1 показаны рамки и содержание различных типов данных, подлежащих сбору, мониторингу и анализу при изучении состояния рынка и ценообразования. Указанной группе надлежит, в первую очередь, должным образом классифицировать статистические данные, создать систему мониторинга. Многие из этих данных будут непосредственно связаны со странами TRACECA, поступать из соответствующих структур и организаций этих стран. Однако, сбор данных, таких, например, как оценка объемов перевозок в конкурирующих транзитных коридорах, потребует неформального подхода к информации, поступающей, возможно, из разнородных источников и структур. Как ожидается, накопленные данные будут постоянно обновляться ТТТА по мере изменения ситуации и приобретения необходимого опыта.

В разделах 3.3.-3.6 дана характеристика требованиям предъявляемым к сбору данных; в разделе 3.7. предлагаются варианты прогнозирования транзитных перевозок, основанные на анализе предыдущих данных.

## 3. Ознакомление с Евро-Азиатским транзитным рынком

Информационные требования. Сотрудникам ТТТА следует тщательно ознакомиться со структурой и принципом деятельности рынка железнодорожных услуг между Европой и Дальним Востоком. Речь идет об объемах и составе транзитного груза, структуре взимаемых тарифов, эксплуатационных расходах в конкурирующих транзитных коридорах. В Приложении Т3.2 содержится таблица конкурирующих железнодорожных транзитных евро-азиатских маршрутов с указанием расстояний и среднего транзитного времени, общей характеристикой конкурирующих отношений с коридором TRACECA. ТТТА следует вести учет данных основных европейских и международных грузоотправителей. При этом ставится цель создать базу данных по потенциальным перевозкам в системе железных дорог TRACECA.

Текущие источники информации. В ряде случаев необходимую информацию можно получить из государственных источников, например, публикаций тарифов конкурирующих железнодорожных компаний. Другие данные, например, о финансовой стороне деятельности железнодорожных компаний и объемах перевозок, можно также получить без особых проблем. С другой стороны, некоторые данные, например, о железнодорожных затратах могут носить конфиденциальный характер и оказаться вовсе недоступными. В этих случаях необходимо применять гибкие подходы, внимательно проследить сведения, содержащиеся во внешних источниках, например, в профессиональных журналах, в частности, из «Railway Gazette International», выводов, содержащихся в исследованиях международных финансовых агентств. Кроме того, можно проводить консультации с международными экспедиционными организациями, функционирующими в странах TRACECA. В Приложении ТЗ.1 содержится расширенные данные по евро-азиатскому рынку.

#### **4. Анализ транзитных перевозок TRACECA**

Информационные требования. Текущие данные по транзитным перевозкам TRACECA носят ограниченный характер и не претендуют на обстоятельный анализ. В частности, редко проводятся различия между транзитными и другими видами перевозок. В этом смысле, ТТА следует создать современную базу данных по транзитным перевозкам, включая сведения о характере груза, объемах, происхождении, место назначения, типах вагонов и т.д. в Приложении ТЗ.3 дан краткий обзор транзитных перевозок на основе ограниченных сведений. Цель создания базы данных состоит в том, чтобы дать возможность специалистам ТТА в сфере маркетинга проанализировать случаи перевозок отдельных партий груза, определить величину отклонения от текущего уровня перевозок и тем самым указать пути максимизации чистых доходов от текущих транзитных перевозок, привлечь новые объемы.

Текущие источники информации. Источники формирования базы данных в коридоре TRACECA носят внутренний характер, что намного облегчает получение соответствующих сведений из официальных источников при наличии сотрудничества между национальными железнодорожными управлениями TRACECA и местными экспедиторами. В Приложении ТЗ.1 содержатся требования, предъявляемые к долгосрочным перевозкам в коридоре TRACECA.

#### **5. Ознакомление с промышленным и коммерческим секторами стран TRACECA**

Информационные требования. Спрос на фрахтовые услуги TRACECA зависит главным образом от размаха экономической и коммерческой деятельности в регионе. Необходим учет долгосрочного экономического планирования и развития, насущных требований производителей, импортеров и экспортеров. Планируются значительные инвестиции в нефтяную промышленность в ближайшее 10-летие с учетом возрастающего спроса на перевозки строительных и промышленных материалов и оборудования. Следует отметить, что структура региональных транзитных перевозок постоянно меняется, появляются новые виды товаров, имеющих большую или меньшую стратегическую важность. Важно в этой связи, чтобы ТТА оперативно реагировала на возможные изменения спроса, адекватно меняла проводимую линию.

Текущие источники информации. Источники формирования базы данных в коридоре TRACECA носят внутренний характер. Получение сведения по долгосрочным проектам возможно из министерств стран TRACECA, деятельность которых связана с экономическим планированием, из нефтяных компаний, задействованных в регионе. В этой связи сотрудником маркетинговых служб необходимо идти в ногу с меняющейся международной обстановкой, учитывать любые возможные падения спроса, например, на хлопок в Южной Европе, внимательно следить за международной прессой и коммерческой литературой. Кроме того, необходимо поддерживать тесные связи с местными экспедиционными организациями, экспортно-импортными агентствами, основными производителями. В Приложении F3.1 содержатся экономические и коммерческие данные по долгосрочным перевозкам.

## **6. Изучение конкурирующих видов перевозок**

Информационные требования. Сотрудники ТТА должны уделить первостепенное внимание анализу ситуации с конкурирующими перевозками по другим евроазиатским железнодорожным маршрутам. Вместе с тем, нельзя игнорировать растущую конкурентоспособность автомобильных транзитных перевозок в коридоре TRACECA. Речь идет о не ценовых факторах, например, о проявлении большой гибкости для устранения задержек на пограничных переходах, поставках грузов непосредственно заказчику и т.д., которые можно успешно решать скорее за счет повышения качества железнодорожных услуг, чем применения тарифной политики. Сотрудникам ТТА следует всесторонне изучить структуру автомобильных перевозок, характер операций в регионе и тем самым выявить источник потенциальной конкуренции и применить соответствующие ценовые меры для задействования железнодорожных перевозок. В Приложении F3.1 представлены сведения о структуре парка автотранспортных средств, объемах и составе грузоперевозок, их происхождении и месте назначения, расценках и пошлинах, эксплуатационных затратах. Нельзя игнорировать грузоперевозки по Волго-Донскому каналу, который, невзирая на серьезные неудобства, особенно в связи с его закрытием в зимний период, является важным коридором транзитных перевозок, включая транспортировку трубопроводов, нефтематериалов, хлопка и т.д.

Текущие источники информации. Накопление данных по автомобильным перевозкам представляется достаточно сложной задачей, учитывая то обстоятельство, что структура отрасли характеризуется наличием многочисленных мелких, обычно частных, единиц. В большинстве случаев операторы не ведут каких-либо записей, лишь немногие из них имеют представление об эксплуатационных расходах. Даже в тех случаях, когда операторы ведут соответствующие записи, они не всегда готовы представить их на рассмотрение из-за конкурентных соображений. Однако, данные о расценках можно получить из биржевых котировок. Таможенные сведения хранятся на пограничных постах, однако, пользы от них мало: фиксируется количество контейнеров, пересекающих границу, но не их содержание (в Приложении F3.1. содержатся новые требования к ведению записей по грузоперевозкам на пограничных постах). В информационном плане более ценными представляются данные о региональных экспедиционных агентствах, которые часто используют транспортные средства не для транзитных перевозок. Из специальных исследований или отчетов международных агентства можно получить сравнительные данные об эксплуатационных затратах.

## 7. Прогнозирование железнодорожных транзитных перевозок

На основе анализа данных и сведений, указанных выше, маркетинговый персонал ТТТА занимается прогнозированием железнодорожных транзитных перевозок по коридору TRACECA. Подробное прогнозирование грузоперевозок и тоннажа готовится за 3 года вперед с указанием перспективных планов за 5 лет вперед. В прогнозе должны содержаться сведения о направлении движения по каждому виду товаров, поскольку данный фактор является важным с точки зрения формирования гибкого ценообразования. Прогнозирование является важным инструментом формирования и реализации гибкой ценовой стратегии, выявление возможностей возмещения издержек производства. В Приложении F3.4. приводится образец прогнозирования (настоящая таблица имеется на CD-spreadsheet form с указанием всех формул для облегчения работы).

Другим важным фактором, которое необходимо принимать во внимание при прогнозировании транзитных перевозок, является ценовая эластичность спроса по международным железнодорожным транзитным услугам. Данный вопрос является отдельной темой, разработанной в специальном Техническом Примечании.<sup>2</sup>

## Приложение ТЗ.1. СБОР ДАННЫХ И МОНИТОРИНГ

### 3.1.1. Сбор данных

Эффективность гибкой ценовой стратегии железнодорожных перевозок TRACECA во многом зависит от степени и качества данных, которыми располагает маркетинговое управление ТТТА. Имеющиеся в настоящее время данные носят ограниченный характер, не всегда отличаются точностью, часто противоречат тем сведениям о конкурентной транспортной среде, которыми располагает TRACECA.

Цель настоящего Приложения состоит в выработке новых данных и методов сбора и мониторинга сведений, обрабатываемых маркетинговым управлением ТТТА в рамках поддержки гибкой ценовой стратегии. Приведенные ниже данные делятся на 3 основных типа. Внутренние данные поступают из имеющих источников - стран-членов TRACECA, по этой причине не составляет особого труда их накопление. При наличии сотрудничества между заинтересованными организациями и структурами. Внешние данные поступают из различных источников других стран - не членов TRACECA. По этой причине их сложно надлежащим образом размещать, к тому же заинтересованные структуры весьма неохотно предоставляют TRACECA требуемые сведения, скорее всего по конкурентным соображениям. В свете сказанного представляется нереальной разработка точной, строго выверенной базы данных, в этом случае возможно приблизительные оценки, неточное прогнозирование, с которыми вынужден сталкиваться маркетинговый персонал ТТТА. Наконец, имеются также данные, которые носят своего рода маркетингово-разведывательный характер, получить которые и естественно использовать в разработках не представляется возможным. Единственным возможным источником подобных сведений могут явиться данные, почерпнутые, по инициативе специалистов в области маркетинга, из косвенных источников. Статистика по железнодорожным транзитным перевозкам TRACECA является примером первого типа; статистика по железнодорожным

<sup>2</sup> Техническое Примечание №4. Оценка/применение эластичности спроса по ценам. Издание 1 (01.09.03)



перевозкам в конкурирующих евроазиатских коридорах является примером второго типа; наконец, выявление перспектив предпринимательской деятельности в странах TRACECA, других европейских и азиатских странах - примером третьего типа. Требования, предъявляемые ко всем 3 типам, подробно представлены ниже. В Разделах 3.3.-3.6. указаны текущие источники данных, которые могут служить основой сбора расширенных и уточненных данных, представленных ниже. В Приложении Т3.4. приводятся принципы разработки прогнозов по железнодорожным транзитным перевозкам в коридоре TRACECA на основе накопленных данных.

Данные и требования, предъявляемые к сбору сведений, можно разделить на 5 категорий.

#### 1. Сведения по Евро-Азиатскому маркетингу

Включают следующие данные:

- о транзитных перевозках в конкурирующих евро-азиатских железнодорожных коридорах по грузам, тоннажу, направлениям перевозок и среднему транзитному времени;
- об официальных тарифах и дисконтированных расценках, применяемых в конкурирующих железнодорожных системах по ключевым транзитным перевозкам;
- об инвестициях в инфраструктуру и подвижной состав, а также повышение качества услуг в конкурирующих железнодорожных системах;
- общая модель транзитной торговли на евро-азиатском рынке с указанием главных грузоотправителей и импортеров.

#### 2. Данные о транзитных перевозках TRACECA

Включают следующие данные:

- железнодорожные транзитные перевозки в коридоре TRACECA по грузам, тоннажу, направлениям, сезонному характеру и среднему транзитному времени, а также коэффициенты порожнего пробега;
- перечень типов вагонов, используемых для перевозки транзитных грузов; размещение этих вагонов в коридоре TRACECA и соседних странах по конкретным датам;
- транзитные перевозки автотранспортными средствами, водным путем товаров, с указанием тоннажа, мест происхождения и назначения, сезонного характера. Оценка ценовой эластичности спроса по перевозкам ключевых товаров.

#### 3. Экономические и коммерческие данные TRACECA

Включают следующие данные:

- планируемое и перспективное экономическое, промышленное и коммерческое развитие коридора TRACECA;

- размещение основных грузоотправителей, импортеров, экспедиционных агентств, потенциальных клиентов в коридоре;
- детали перспектив краткосрочного бизнеса.

#### 4. Данные по тарифам и транспортным расходам

Включают следующие данные:

- официальные расценки ТТТ по ключевым транзитным товарам;
- долгосрочные и краткосрочные переменные затраты по использованию различных типов вагонов как в стандартных, так и нестандартных условиях;
- детали нестандартных (дисконтированных или льготных) расценок, фактически применяемых к отдельным видам грузов;
- расценки и тарифы на автомобильные и каналные перевозки;
- определение эксплуатационных затрат на использование автотранспортных средств и водных путей;
- анализ связи между нормативными и фактическими данными по железнодорожным затратам.

## Мониторинг

Задачей маркетингового управления ТТТА является сбор, хранение и обработка новейших данных. Сбор большей части сведений, особенно в том, что касается маркетинговых данных, производится по инициативе управления; другие данные, особенно в том, что касается технических данных, например, краткосрочные и долгосрочные переменные железнодорожные затраты, предоставляются маркетинговому управлению ТТТА соответствующими отделами в системе национальных железных дорог.

Необходимо иметь отдельные файлы по каждой из 5 категорий. Не все данные могут быть отражены в виде таблиц, по этой причине файлы должны, наряду со стандартным балансом прибылей и убытков, содержать сведения о ежегодных отчетах, примечаниях, фрагментах из прессы и т.д.

Каждый год необходимо в обязательном порядке обновлять и корректировать имеющиеся данные. Задачей маркетингового управления является ежегодная сверка имеющихся технических и финансовых данных с соответствующими данными железнодорожных структур. По всей вероятности, в течение года могут иметь место серьезные изменения, которые необходимо отразить в имеющейся базе данных по рекомендациям указанных железнодорожных структур. Исключением могут явиться статистические данные по размещению вагонов, которые могут предоставляться не



ежегодно, а, скажем, раз в месяц вместе с краткосрочным прогнозом о размещении вагонного парка к очередной дате отчета.

Маркетинговому персоналу следует поддерживать тесные связи с экспедиционными агентствами, потенциальными клиентами, государственными структурами, от которых зависит предоставление коммерческих и экономических сведений.

В Приложении Т3.4. приводится прогнозирование перевозок, основанных на анализе вышеприведенных данных.

## Приложение Т3.2. ЕВРОАЗИАТСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ УСЛУГИ

Коридор TRACECA является одним из тех транзитных коридоров, в которых ведется конкурентная борьба за международные перевозки в коридоре, охватывающем Западную Европу и Тихоокеанское побережье. Ниже приводятся основные маршруты.

### ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНЗИТНЫЕ КОРИДОРЫ

Коридор	Маршрут	Расстояние (км)	Среднее время (часы)
Северный*	Ташкент-Рига	4,008	
Северо-западный*	Ташкент-Брест	4,249	
Центральный (TRACECA)**	Ташкент-Фараб-Поти	2,733	152
Южный	Ташкент-Бандар Аббас	3,617	
Юго-восточный	Ташкент-Лианюнганг	4,550	
Восточный***	Ташкент-Находка	8,701	

\* TRACECA из Ташкента до Кандагача (русская граница)

\*\* Альтернативный маршрут через Актау, протяженностью 2,309 км

\*\*\* TRACECA из Ташкента до Дружбы (китайская граница)

Основными конкурентами TRACECA являются северный и северо-западный коридоры, обслуживающие северную часть Европы и обеспечивающие выход к балтийским и северным портам. Расстояние в Западную Европу короче по маршруту TRACECA - Черное море. Однако, в историческом плане русское направление всегда служило и сейчас является основным транзитным маршрутом, связывающим Западную Европу и Дальний Восток. В этом смысле, русское направление весьма болезненно реагирует на факт появления транспортного коридора TRACECA, как основного конкурента.

Следует отметить, что русское направление имеет ряд преимуществ, таких как небольшое число пограничных переходов, отсутствие необходимости железнодорожных/морских пересадок, другие, большей частью временные преимущества, такие как наличие хлопкообрабатывающих предприятий в Риге, представляющих интерес для узбекских хлопкоробов. Тот факт, что отдельные направления этих линий внутри самой России составляют лишь незначительную часть русской железнодорожной системы, дают возможность снижать расценки,

реагируя, таким образом, на тарифные изменения в коридоре TRACECA. Коридор TRACECA получает свои дивиденды от использования этих коридоров благодаря тому, что они пересекают территорию Казахстана.

С другой стороны, новым конкурентом TRACECA, а также северного коридора, является южный коридор до Бендер Аббаса в Персидском заливе. Благодаря использованию этого коридора обеспечивается выход к морю и морским перевозкам (в частности, контейнерным) по низким расценкам. Необходимо отметить, что большая часть экспорта узбекского хлопка транспортируется именно по данному коридору. Восточный и юго-восточный коридоры не составляют сильную конкуренцию TRACECA, так как они обслуживают в большей степени тихоокеанские порты, юго-восточное побережье Азии, западное побережье США и Австралию, чем Западную Европу и Восток США. В последнее время в юго-восточном железнодорожном коридоре наблюдается значительный рост перевозок в рамках концепции «Китайских Ворот», ставящей целью вести конкуренцию с транссибирской железнодорожной магистралью в борьбе за тихоокеанскую транзитную торговлю. Реализация этой концепции может иметь ограниченное влияние на сдвиг перевозок, например, импорт продовольственных продуктов, из Южной Америки в сторону от коридора TRACECA.

### Приложение Т3.3. ЕВРОАЗИАТСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Статистика по железнодорожным перевозкам ТРАСЕКА основывается на данных, относящихся к деятельности предыдущей централизованной железнодорожной администрации. Эти данные отражают в себе различные финансовые и эксплуатационные аспекты, не относятся непосредственно к текущим транзитным перевозкам. Более того, в последнее время были внесены серьезные поправки и изменения в статистические данные по отдельным железнодорожным перевозкам. По этой причине, весьма трудно проводить различие между транзитными и обычными железнодорожными перевозками.

Вместе с тем, благодаря использованию различных источников, в основном, статистических данных по бакинскому порту, можно получить представление о содержании и объемах транзитных перевозок ТРАСЕКА. Ниже приводится Таблица с указанием этих данных.

#### Железнодорожные транзитные перевозки ТРАСЕКА (в тыс. тонн)\*

	2000	2001	2002**
Нефть	3,571	3,246	
Сухогруз			
Соевые	107	86	
Хлопок	122	36	
Глинозем	34	128	
Разное	222	545	
Всего транзитных перевозок	4,056	4,041	

\* провоз через бакинский порт, \*\* оценка

*(К категории «Разное» можно причислить многое. По всей видимости, речь может идти о трубах, материалах нефтяной промышленности, продовольственных товарах, тоннаж которых не указан)*

Из Таблицы видно, что железнодорожные транзитные перевозки по коридору ТРАСЕКА составляют примерно 4 млн. тонн в год. Данные о тоннаже транзитных перевозок по конкурирующим евроазиатским коридорам отсутствуют, однако, можно с уверенностью утверждать, что текущая доля ТРАСЕКА в них крайне незначительна.

В 2001 году общий объем перевозок через бакинский порт составил 4.560.000 тонн (ср. с 16.000.000 тонн на конец 1980-х гг. Однако, в последнее время наблюдается рост объема перевозок с 1.300.000 тонн в 1995 году. Из общего объема в 4.040.000 тонн в 2001 году, или 89% приходились на долю транзитных перевозок. Из них 3.240.000 тонн, или 80% приходились на долю нефтеперевозок. Оставшиеся 800.000 тонн сухогруза состояли из 130.000 тонн глинозема, 90.000 тонн соевых, 40.000 тонн хлопка и 550.000 тонн других товаров, в основном труб, материалов нефтяной промышленности и продовольственных товаров (в 2002 году объем перевозок хлопка был низким, по этой причине цифра в 120.000 тонн в 2000 году, вероятно, лучше отражает относительную важность перевозок этого вида сырья).

Перевозки в западном направлении преобладают, включая, главным образом, перевозки нефти из Казахстана в Батуми и хлопка из Узбекистана в Потти. Около 2/3 грузов, перевозимых через бакинский порт, следует в западном направлении. Что касается восточного направления, здесь речь может главным образом идти о перевозках глинозема из Южной Европы в Таджикистан и соевых из Южной Америки в Узбекистан. Большая часть нефтяного оборудования, других строительных материалов также перемещается в восточном направлении, главным образом, из западноевропейских портов. За исключением нефтеперевозок (50% порожнего пробега) основное направление перевозок сухогруза - восточное. При относительно низких объемах транзитных и экспортных/импортных перевозок, коридор ТРАСЕКА характеризуется избыточными мощностями, однако, с учетом преобладания перевозок сухогруза в восточном направлении, порожний пробег железнодорожных составов в западном направлении весьма значителен. Маркетинговый персонал ТРАСЕКА должен уделить особое внимание этому обстоятельству при реализации гибкой ценовой стратегии. Контейнерные перевозки по обоим направлениям весьма незначительны, особенно в свете всемерного усиления контейнеризации международной транзитной торговли. Достаточно сказать о том, что лишь 1000 TEU прошли через контейнерные приемники бакинского порта с начала их эксплуатации в 2000 году. В этом плане, маркетинговому персоналу необходимо провести обстоятельный анализ причин того, почему ТРАСЕКА не удается привлечь дополнительный объем контейнерных перевозок.

Что касается тенденций перевозок в коридоре ТРАСЕКА в будущем, можно с уверенностью утверждать о сохраняющейся значимости нефтеперевозок даже невзирая на возрастающий объем строительства нефтепроводов. В ближайшие 5 лет ожидается реализация ряда крупнейших нефтяных проектов, в этом смысле железнодорожные перевозки могут оказаться весьма эффективными, учитывая необходимость транспортировки возрастающих объемов нефтепродуктов. По той же причине, в ближайшие несколько лет будет сохраняться устойчивая тенденция к увеличению объемов перевозок строительных материалов и нефтяного оборудования. Учитывая то обстоятельство, что перевозки грузов в восточном направлении характеризуются постоянно меняющимися видами грузов, другими сдерживающими факторами, маркетинговый персонал ТРАСЕКА должен уделять особое внимание вопросам тарифных скидок, переговорному процессу с партнерами. Следует отметить, что перевозки глинозема, других химикатов тесно связаны с мощностями импортирующих предприятий, возникновением новых структур и тем самым могут способствовать росту отдельных секторов промышленности при условии стимулирования нефтепроизводства. С другой стороны, перспективы транзитных перевозок хлопка представляются более туманными. В частности, это связано с возрастанием конкурирующей роли Бендер Аббаса, обеспечивающего прямой выход к морю. Кроме того, в настоящее время спрос на хлопок в Восточной Европе низкий. Ситуацию можно было бы изменить к лучшему при условии улучшения хранения и

обработки хлопка в черноморских и каспийских портах и тем самым отвлечь часть перевозок из северного коридора. Перевозка продовольственных товаров, сырья и оборудования, используемых в обрабатывающей промышленности, может, вероятно, возрасти с общим ростом экономического потенциала и промышленной диверсификации.

#### Приложение Т3.4. ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ТРАСЕКА

В свете анализа данных, содержащихся в Приложении Т3.1, маркетинговому управлению вполне по силам осуществлять ежегодное прогнозирование железнодорожных транзитных перевозок в коридоре ТРАСЕКА. Прогнозирование должно отражать данные о транзитных перевозках грузов с указанием их тоннажа и направления за 3 года вперед. Кроме того, можно реализовать более широкое прогнозирование за 5 лет вперед. Ниже приводится образец прогнозирования на 2004 год.

ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ТРАСЕКА (в тыс. тонн)						
	2004			2005		
	Направление			Направление		
	W-E	W-E	Итого	E-W	W-E	Итого
Сырая нефть	3845		3845	3590		3590
Нефтепродукты	622	198	820	638	198	836
Хлопок	210		210	210		210
Глинозем		183	183		200	200
Соевые		149	149		156	156
Зерновые	25	133	158	15	118	133
Другие продовольственные продукты	44	128	172	49	135	184
Трубы		101	101		116	116
Машиностроение		98	98		104	104
Стройматериалы	15	84	99	18	95	113
Лес		76	76		70	70



Бумажная продукция		50	50		52	52
Разное	9	32	41	10	45	55
Нефть, всего	4107	198	4305	4228	198	4426
Сухогруз, всего	303	1034	1337	302	1091	1393
<b>Итого</b>	<b>4410</b>	<b>1232</b>	<b>5642</b>	<b>4530</b>	<b>1289</b>	<b>5819</b>

	2006			2008		
	Направление			Направление		
	E-W	W-E	Итого	E-W	W-E	Итого
Сырая нефть	3755		3755	4000		4000
Нефтепродукты	666	205	871	750	220	970
Хлопок	215		215	220		220
Глинозем		200	200		200	200
Соевые		168	168		180	180
Зерновые	15	120	135	20	130	150
Другие продовольственные продукты	52	144	196	50	170	220
Трубы		123	123		150	150
Машиностроение	10	115	125	20	140	160
Стройматериалы	25	127	152	30	160	190
Лес		72	72		80	80



Техническое Примечание №. 3    Маркетинг

Бумажная продукция		55	55		60	60
Разное	12	60	72	20	90	110
Нефть, всего	4421	205	4626	4750	220	4970
Сухогруз, всего	329	1184	1513	360	1360	1720
Итого	4750	1389	6139	5110	1580	6690