

ТРАНЗИТНЫЕ ТАРИФЫ TRASESA

РУКОВОДСТВО ПО МАРКЕТИНГУ И ЦЕНООБРАЗОВАНИЮ

Июль 2003

ТРАНЗИТНЫЕ ТАРИФЫ TRASECA

РУКОВОДСТВО ПО МАРКЕТИНГУ И ЦЕНООБРАЗОВАНИЮ

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ

ВВЕДЕНИЕ

ЧАСТЬ 1. ТТТ И ГИБКАЯ ЦЕНОВАЯ СТРАТЕГИЯ

- 1.1. Транзитные Тарифы TRASECA
- 1.2. Цель гибкой ценовой стратегии

ЧАСТЬ 2. АНАЛИЗ РЫНКА

- 2.1. Введение
- 2.2. Ознакомление с евроазиатским рынком транзитных перевозок
- 2.3. Анализ транзитных перевозок TRASECA
- 2.4. Ознакомление с промышленным и коммерческим секторами стран TRASECA
- 2.5. Изучение конкурирующих режимов перевозок
- 2.6. Прогнозирование железнодорожных транзитных перевозок

ЧАСТЬ 3. НАПРАВЛЕНИЯ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ

- 3.1. Введение
- 3.2. Железнодорожные эксплуатационные затраты
- 3.3. Наличие вагонов
- 3.4. Эластичность спроса на обслуживание грузов
- 3.5. Стратегия гибкого ценообразования
 - 3.5.1. Стандартные коэффициенты
 - 3.5.2. Тарифные варианты
 - i) Основа тарифных вариантов
 - ii) Сфера применения тарифных вариантов
 - iii) Уровни тарифных вариантов
 - iv) Длительность применения тарифных вариантов
 - v) Расчёты тарифных вариантов

ЧАСТЬ 4. ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ ТТТ НА ПРАКТИКЕ

- 4.1. Примеры ценообразования
- 4.2. Стандартные тарифы ТТТ
- 4.3. Гибкое применение ТТТ
 - 4.3.1. ПРИМЕР 1. Применение коэффициентов и скидок
 - 4.3.2. ПРИМЕР 2. Применение скидок с учётом затрат
 - 4.3.3. ПРИМЕР 3. Применение рыночных скидок
 - 4.3.4. ПРИМЕР 4. Скидки на отдельные типы вагонов
 - 4.3.5. ПРИМЕР 5. К вопросу о долгосрочных затратах

ПРИЛОЖЕНИЯ:

- ПРИЛОЖЕНИЕ Н1. Сбор данных и процедура мониторинга
- ПРИЛОЖЕНИЕ Н2. Транзитные услуги на евроазиатских железнодорожных перевозках
- ПРИЛОЖЕНИЕ Н3. Транзитные евроазиатские железнодорожные перевозки
- ПРИЛОЖЕНИЕ Н4. Прогнозирование транзитных перевозок TRACECA
- ПРИЛОЖЕНИЕ Н5. Эксплуатационные затраты в зависимости от типа вагона
- ПРИЛОЖЕНИЕ Н6. Эластичность спроса на железнодорожные услуги
- ПРИЛОЖЕНИЕ Н7. Оценки эластичности спроса на транзитную перевозку специально отобранных грузов
- ПРИЛОЖЕНИЕ Н8. Основные стандартные коэффициенты
- ПРИЛОЖЕНИЕ Н9. Возможности тарифных вариантов
- ПРИЛОЖЕНИЕ Н10. Применение скидок и надбавок
- ПРИЛОЖЕНИЕ Н11. Форма расчёта транзитных тарифов TRACECA
- ПРИЛОЖЕНИЕ Н12. Учёт данных, согласно Части 6, формы расчёта транзитных тарифов TRACECA
- ПРИЛОЖЕНИЕ Н13. Образец расчёта транзитных тарифов
- ПРИЛОЖЕНИЕ Н14. Применение скидок к вагонному парку

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящее Руководство по ценообразованию в системе железных дорог TRACECA подготовлено для использования в рамках деятельности Секретариата TRACECA. Предназначено для использования в качестве справочного пособия железнодорожными, коммерческими, др. структурами, занимающимися международными перевозками в коридоре TRACECA.

Следует отметить, что TRACECA стремится обеспечить наиболее благоприятные условия для грузоотправителей и операторов, осуществляющих транспортную деятельность в странах Центральной Азии и Кавказа. Из года в год растут объёмы грузоперевозок в коридоре TRACECA, создаются благоприятные условия для развития транспортных связей с Афганистаном.

Необходимо подчеркнуть, что железные дороги TRACECA имеют длительную историю сотрудничества со странами, расположенными на трассе протяженностью 5000 км, от Центральной Европы до Китая. Толчком к дальнейшему развитию транспортных связей стало новое соглашение о Транзитных Тарифах TRACECA (ТТТ), подписанное в Баку Советом Руководителей Железных Дорог.

Реализация положений ТТТ позволит в ещё большей степени расширить сотрудничество в рамках ценообразования, обеспечить большую прозрачность в этом вопросе.

Настоящее Руководство является первым шагом в этом направлении, поэтому вполне естественно, что в ходе его практического применения может возникнуть необходимость внесения поправок и дополнений, направленных на дальнейшее улучшение и совершенствование отдельных его положений и рекомендаций. Секретариат TRACECA будет благодарен за дополнительные комментарии и предложения относительно содержания настоящего Руководства.

TRACECA

ВВЕДЕНИЕ

Транзитные тарифы TRACECA (ТТТ) составляют основу взимания пошлин за оказание транзитных услуг на железных дорогах коридора TRACECA. ТТТ имеет чётко выраженную формальную структуру, её положения легки и удобны для восприятия потребителями, другими заинтересованными лицами. В Части 1 дается основная характеристика ТТТ, в Части 4 – её реализация на практике.

Следует подчеркнуть, что ТТТ отнюдь не жёсткая структура, требующая неукоснительного соблюдения включённых в неё правил и предписаний. В свете острой конкуренции на рынке железнодорожных транспортных услуг необходимы гибкие подходы к вопросам ценообразования, которые и предусматриваются ТТТ.

В целях эффективной реализации гибкой стратегии ценообразования, сотрудникам группы ТТТ необходимо ознакомиться с ситуацией на евроазиатском рынке транзитных услуг, со структурой издержек на железных дорогах, образцами транзитных перевозок, выработать, исходя из накопленного опыта, гибкие подходы к тарифам и тем самым способствовать росту чистых доходов от железнодорожных услуг.

Цель настоящего Руководства --- снабдить специалистов в сфере маркетинга и тарифов надлежащими ориентирами при анализе ситуации на рынке транзитных услуг в коридоре TRACECA. Руководство состоит из 4 частей.

В Части 1 дана общая характеристика ТТТ, её цели, принципы стратегии гибкого ценообразования.

В Части 2 предпринимается попытка охарактеризовать сущность евроазиатского рынка транзитных услуг.

В Части 3 определяются принципы гибкого ценообразования, анализируется ситуация, допускающая эффективное их применение.

В Части 4 представлены примеры ценообразования на практике.

ЧАСТЬ 1. ТТТ И ГИБКАЯ ЦЕНОВАЯ СТРАТЕГИЯ

1.1 Транзитные тарифы TRACECA

ТТТ представляет с собой совершенно новую железнодорожную тарифную структуру в регионе за последние 50 лет. ТТТ был подписан главами железнодорожных структур в Баку в мае 2003 года.

Список прилагается.

Документ по стратегии ТТТ был распространен СЕКРЕТАРИАТОМ TRACECA в июле 2003 года. Полная характеристика ТТТ представлена в соответствующем документе.

Как предполагается, пользователи настоящего Руководства получают в свое распоряжение копию ТТТ.

При разработке основных расценок ТТТ за единицу расчета берется «вагон», согласно международно признанной практике, принятой в коридоре TRACECA. Кроме того, в ТТТ учитываются портовые и судовые тарифы, а также тарифы за интермодальные сквозные перевозки.

В структурном отношении ТТТ делится на части:

1. операции, связанные с движением
2. операции на терминалах
3. пользование инфраструктуры
4. комиссия и администрация.

Валютной единицей ТТТ является Евро.

Следует иметь в виду, что многие положения ТТТ были заимствованы из МТТ и поэтому знакомы нашим читателям. Их включение в ТТТ объясняется стремлением разработчиков облегчить восприятие других положений и предписаний. Любые, возникающие по ходу ознакомления с текстом ТТТ вопросы следует адресовать Секретариату TRACECA.

1.2. Цель стратегии гибкого ценообразования

Целью ТТТ является возмещение общих затрат на транзитные перевозки по железным дорогам TRACECA путем взимания пошлин с загруженных в вагоны грузов с учетом долгосрочных переменных затрат (предполагается, что накладные железнодорожные расходы будут погашаться за счет нетранзитных перевозок). Применение подобного осторожного подхода к решению этой проблемы позволит железным дорогам TRACECA обслуживать и замещать должным образом свои активы, компенсировать затраты на инвестированный капитал. С другой стороны, реализация подобного подхода на практике может заставить железные дороги втиснуть формирование цен в жесткие рамки, что, в конечном счете, ставит их в невыгодное положение в условиях постоянно изменяющегося рынка перевозок, когда требуются частные изменения цен для защиты интересов конкурентов, рационального распределения перевозок между ними.

Можно привести немало примеров того, как железнодорожные транзитные перевозки осуществлялись на основе применения тарифов, недостаточных для покрытия долгосрочных переменных затрат, однако, вполне достаточных для покрытия немедленных краткосрочных затрат, последующего приращения прибылей, образования резервного капитала. Краткосрочные финансовые показатели железных дорог можно заметно улучшить за счет соответствующего снижения стандартных расценок ТТТ. Однако, в долгосрочном плане этого может оказаться недостаточно для возмещения издержек основного капитала, может возникнуть дефицит по общему возмещению издержек в том случае, если объем перевозок сохранится на прежнем уровне. В этой связи реализация стратегии гибкого ценообразования призвана выявлять и использовать имеющиеся возможности для применения тарифов, превышающих стандартные расценки ТТТ, и тем самым довести до возможного максимума прибыли железнодорожников.

В формальном плане цель стратегии гибкого ценообразования заключается в следующем?

- привлечение дополнительных объемов грузоперевозок для получения таких доходов, которые превышали бы уровень краткосрочных переменных затрат и обеспечивали долгосрочный затратный прирост;

- повышение доходов путем применения пошлин, превышающих стандартные, сверх долгосрочных переменных затрат;
- обеспечение взаимодействия двух перечисленных выше факторов, что позволит, по меньшей мере, возместить общие долгосрочные затраты на транзитные перевозки.

Эффективная реализация указанной стратегии потребует всестороннего и постоянного анализа ситуации на рынке, осуществления рациональных мер в сфере ценообразования. Рассмотрению этих вопросов посвящены две последующие части Руководства.

ЧАСТЬ 2. АНАЛИЗ РЫНКА

2.1. Введение

В настоящем разделе Руководства предлагаются направления, по которым следует проводить рыночный анализ, формулировать маркетинговую политику. Предпосылкой эффективной стратегии гибкого ценообразования является четкое и всестороннее знание рынка транзитных услуг в евроазиатском регионе в целом и коридоре TRACECA в частности. В данном разделе показаны те области, в которых должен производиться анализ, указаны источники информации и т.д.

Следует оговориться, что в долгосрочном плане ТТТ располагает собственной базой данных, оперирует сведениями, которые постоянно пополняются, добавляются. В Приложении Н1 приводятся различные категории данных, подлежащих сбору, мониторингу и анализу при разработке концепции ценообразования и маркетинга. В первую очередь, необходимо соответствующим образом использовать статистические данные, создать постоянно функционирующую систему мониторинга. При этом следует учитывать, что многие данные будут предоставляться самими странами-членами TRACECA, а потому носить специфический характер. Сбор данных, таких, например, как оценка грузоперевозок по конкурирующим транзитным коридорам (когда отсутствуют соответствующие статистические данные), потребует более неформального подхода к решению данного вопроса. Дело в том, что в этом случае требуемые сведения будут получены из самых различных, часто меняющихся источников. Предполагается, что отмеченный выше список будет постоянно модифицироваться ТТТ с учетом накопленного опыта.

В разделе 2.2.-2.5. дается характеристика текущих данных, источников, откуда они почерпнуты; в разделе 2.6. выдвигаются предложения, на основании которых можно прогнозировать объемы будущих транзитных перевозок исходя из предварительного анализа уже имеющихся данных.

2.2. Ознакомление с евроазиатским рынком транзитных перевозок

Информационные аспекты. Группе ТТТ предстоит всесторонне изучить и проанализировать структуру и содержание рынка железнодорожных перевозок между Западной Европой и Дальним Востоком. Сюда входят сведения об объемах и составе

транзитных перевозок, данные об эксплуатационных затратах в конкурирующих транзитных коридорах. В Приложении Н2 приводится таблица с указанием конкурирующих евроазиатских железнодорожных транзитных маршрутов, расстояний, среднего времени транзита, дается характеристика их отношений с соответствующими структурами TRACECA. В ТТГ также должны учитываться данные об основных европейских и международных грузоотправителях с тем, чтобы их можно было использовать при определении объемов перевозок по железным дорогам TRACECA.

Текущие источники информации. Отдельные сведения можно подчеркнуть из государственных источников, например, списка опубликованных тарифов конкурирующих железнодорожных компаний. Иногда можно также подчеркнуть данные из ежегодных финансовых отчетов железных дорог, отчетов о грузоперевозках. С другой стороны, такие сведения, как оценки железнодорожных затрат, остаются конфиденциальными либо вовсе недоступными. В последнем случае экспертам в сфере маркетинга необходимо проявлять гибкий подход к проблеме, переходить к анализу внешних источников, например, специального журнала «*Railway Gazette International*», отчетов международных финансовых групп и агентов. Кроме того, следует проводить консультации с международными экспедиторами представленными в странах-членах TRACECA. В долгосрочном аспекте, предоставленные в Приложении Н1 данные позволят осуществить всесторонний анализ евроазиатского рынка.

2.3. Анализ транзитных перевозок TRACECA

Информационные требования. Текущие данные по транзитным перевозкам TRACECA носят ограниченный характер и не позволяют осуществить более подробный анализ. В частности, редко проводится различие между транзитными и другими видами перевозок. Группе ТТГ предстоит создать базу данных по транзитным перевозкам с учетом содержания груза, его объемов, происхождения, предназначения, типа вагона и т.д. В Приложении Н3 дается краткий обзор транзитных перевозок, основанный на текущих данных ограниченного характера. Цель базы данных ограниченного характера. Цель базы данных заключается в том, чтобы специалисты по маркетингу могли анализировать и определять новые ориентиры грузоперевозок, давать рекомендации по увеличению чистых доходов от текущих перевозок, выдвигать стимулы для расширения их объемов. Результаты обработки базы данных можно будет использовать при установлении соответствующих пошлин.

Текущие источники информации

TRACECA должна иметь свободный доступ к официальным источникам на основе сотрудничества с национальными железнодорожными структурами и местными экспедиторскими организациями. В Приложении Н1 указаны данные по долгосрочным перевозкам в коридоре TRACECA.

2.4. Ознакомление с промышленным и коммерческим секторам стран TRACECA Информационного требования

Спрос на транспортные услуги в коридоре TRACECA зависит главным образом от экономической и коммерческой деятельности в регионе. По этой причине необходимо во внимание долгосрочное экономическое планирование и развитие, учет транспортных потребностей производителей, импортеров и экспортеров. Структура региональной транзитной торговли постоянно меняется, в грузооборот вводятся новые виды товаров и т.д. Важно, чтобы ТТТ чутко реагировала на эти изменения с учетом долгосрочных перспектив развития транспортной отрасли.

Текущие источники информации. Большая часть данных носит внутренний характер. Сведения по перспективам долгосрочного планирования можно получить от Министерств по планированию стран-членов TRACECA, основных нефтяных компаний, действующих в регионе. Эксперты в сфере маркетинга должны внимательно отслеживать изменения на международной арене, например, принимать во внимание падение спроса на хлопок в южной Европе и т.д. Кроме того, необходимо поддерживать тесные связи с местными экспедиторами, агентствами, занимающимися экспертом/импортом, основными производителями с тем, чтобы своевременно получать сведения о состоянии дел в данной отрасли, изучать международную прессу и коммерческую литературу. В Приложении Н1 приводятся подробные экономические и коммерческие данные по долгосрочным перспективам.

2.5. Изучение конкурирующих режимом перевозок

Информационные требования. Учитывая большие расстояния, на которые перевозится транзитный груз, железнодорожные структуры должны принимать во внимание конкурентный потенциал других евроазиатских железнодорожных коридоров. В настоящее

время наблюдается рост конкуренции в сфере транзитных автомобильных перевозок в коридоре TRACECA. В некоторых случаях растущая конкуренция может быть вызвана такими неценовыми факторами как большая гибкость в вопросе устранения задержек при пересечении границ, в других, речь может идти об автомобильных перевозках, в частности, контейнерах, перевозимых через Турцию и Иран. Поэтому эксперты ТТТ должны акцентировать внимание на анализе структуры автомобильных перевозок, степени охвата региона этим видом перевозок с тем, чтобы иметь возможность определить потенциальные сферы конкуренции и применить соответствующие меры в сфере ценообразования для обеспечения эффективности перевозок железной дорогой. Как отмечается в Приложении Н1, сведения по данному вопросу должны охватывать структуру автомобильного парка, объем и состав грузов, перевозимых автомобильных дорог, их происхождение и предназначение, расценки и пошлины, эксплуатационные затраты. Следует также внимательно проследить грузоперевозки по волго-донскому каналу, по которому, невзирая на серьезные неудобства, в частности, его закрытие в зимние месяцы, осуществляются транзитные перевозки труб, нефтяного оборудования, хлопка.

Текущие источники информации. Трудной задачей является получение данных по автомобильным перевозкам. Дело в том, что структура данной отрасли характеризуется наличием многочисленных, обычно частных автомобильных транспортных структур. Кроме того, во многих случаях операторами учет не ведется, лишь немногие из них располагают сведениями о текущих эксплуатационных расходах. Однако, и в тех случаях, когда эти данные имеются, операторы не проявляют особого желания раскрыть их, ссылаясь при этом на жесткие условия конкуренции. Вместе с тем, можно получить определенные сведения о применяемых в ходе автомобильных перевозок расценок. На пограничных постах осуществляются таможенные записи, которые передаются в головную организацию, однако анализы этих записей не облегчают задачу, так, указывается число контейнеров, пересекающих границу, но не указывается, что в них перевозится. В Приложении Н1 предусматривается получение новых данных при пересечении пограничного поста. По всей видимости, большими сведениями располагают региональные экспедиторы, которые часто используют автомобильные перевозки для нетранзитных целей. Данные об эксплуатационных затратах можно получить в результате изучения отчетов международных агентств развития.

2.6. Прогнозирование железнодорожных транзитных перевозок

Исходя из анализа данных, указанных выше, маркетинговая группа ТТТ в состоянии делать прогнозы по железнодорожным транзитным перевозкам через коридор TRACECA. Представляется возможным подготовить подробный прогноз о перевозках и даже тоннаже перевозимого груза на ближайшие 3 года с возможным прогнозированием на предстоящие 5 лет. В прогнозе должны быть указаны направления перевозок, так как указанное обстоятельство фактор является важным фактором планирования гибкого ценообразования. В целом, прогнозы являются важным инструментом формулирования и последующей реализации стратегии гибкого ценообразования. В Приложении Н4 приведены образцы прогнозов.

ЧАСТЬ 3. НАПРАВЛЕНИЯ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ

3.1. Введение

Цель настоящего раздела состоит в том, чтобы облегчить ТТГ в вопросе выявления потенциала железнодорожных транзитных грузоперевозок в коридоре TRACECA. В этой связи возрастает роль ориентиров, по которым необходимо проводить стратегию ценообразования с учетом объема грузоперевозок на основе периодического анализа стандартных расценок ТТГ. В этой связи экспертам ТТГ необходимо ознакомиться с некоторыми техническими и финансовыми аспектами железнодорожных операций, эксплуатационными затратами, передвижением вагонов и т.д., аналитическим инструментарием ТТГ выступает концепция эластичности спроса на железнодорожные транзитные услуги. Ниже раскрывается содержание подходов к проблеме ценообразования

3.2. Железнодорожные эксплуатационные затраты

Железнодорожные эксплуатационные затраты являются своего рода ключом к формулированию стратегии гибкого ценообразования, определению соответствующих тарифных расценок, в Разделе 1.2. отмечалось, что краткосрочные переменные затраты должны составлять абсолютный минимум любого дисконтированного тарифа. Краткосрочные переменные затраты представляют собой сложные явления, изменяющиеся в зависимости не только от различных типов вагонов, но и от конкретного отрезка времени, эксплуатационных факторов. При оценке краткосрочных и долгосрочных переменных затрат группа ТТГ должна работать в тесном контакте с отделами учета национальных железнодорожных администраций. Своевременный учет и запись долгосрочных и краткосрочных переменных затрат по различным типам вагонов, используемых в различных, но типичных обстоятельствах. В Приложении Н5 показаны текущие долгосрочные и краткосрочные переменные затраты по типу вагона, эксплуатируемого в нормальном режиме, а также в условиях порожнего пробега.

3.3. Наличие вагонов

Другим важным фактором стратегии гибкого ценообразования являются сведения о наличии и расположении вагонов различного типа в коридоре TRACECA, а также в железнодорожных системах соседних стран. Следует иметь в виду, что любой возможный отрезок времени

можно выявить вагоны, перемещающиеся в порожнем состоянии, либо простаивающие из-за отсутствия спроса. Вследствие неустойчивого грузооборота в коридоре TRACECA многие вагоны,двигающиеся в западном направлении, остаются незагруженными, в то время как в других перевозятся продукция сезонного спроса. В большинстве случаев расценки ТТГ по грузоперевозкам носит фиксированный характер, что позволяет возмещать затраты на порожний пробег, либо простаивание. В этой связи краткосрочные переменные затраты за использование этих вагонов будут незначительными.

Важно в этой связи отметить, что эксперты по маркетингу должны работать в тесном сотрудничестве с отделами перевозок национальных железных дорог TRACECA, принимать во внимание фактическое и предусмотренное графиком размещение вагонов по типам, применение дисконтированных расценок. Кроме того, необходимо проанализировать возможность применения компьютеризированных услуг по эксплуатации вагонов, рассмотреть необходимость создания базы данных по компьютеризованным вагонам в рамках ТТГ.

3.4. Эластичность спроса на обслуживание грузов

Успешная реализация стратегии гибкого ценообразования, установление базовых тарифов делают необходимым предвидеть реакцию спроса на транзитные грузовые услуги на предполагаемые изменения в тарифных расценках. С этой целью необходимо достижение взаимопонимания в вопросах эластичности спроса, подходов к грузам различных типов и т.д.

В целом, эластичность спроса обуславливает уровень спроса на конкретную продукцию и услуги как реакция на изменение цен. Так, если цена товара снизилась на 10%, а его продажная цена увеличилась на 25%, ценовая эластичность составит $25/10=2,5$. В Приложении Н6 разъясняется приводится концепция ценовой эластичности, ее применение к ценообразованию на железнодорожные услуги.

Ценовая эластичность отличается в зависимости от групп товаров, отражает значимость транспортных затрат, возможность соответствующей замены транспортного средства. Груз внавалку невозможно столь же оперативно перекинуть с железной дороги на автомобильную, как это может иметь место, скажем с компонентами к машинному оборудованию, поэтому чувствительность такого рода грузов к тарифным изменениям, а, следовательно, к эластичности спроса может быть низкой.

Оценка эластичности спроса на транспортные услуги в системе TRACECA является первостепенной задачей группы ТТТ. Это объясняется тем, что указанная теоретическая концепция может быть реализована на практике, в частности, при определении соответствующих уровней дисконтированных и договорных тарифов на различные грузы либо типы вагонов. Кроме того, необходимо учитывать эластичность спроса на отдельные ключевые транзитные виды грузов. Оценка эластичности разъясняется в Приложении Н6, которая также включает предполагаемую методологию измерения ценовой эластичности в коридоре TRACECA.

Необходимо признать тот факт, что эластичность спроса характеризуется ограниченным характером, если речь идет о применении концепции в качестве ценового инструментария. В этой связи, группа маркетинга ТТТ должна избегать принятия решений по формированию цен исключительно на основе оценок эластичности. При ценообразовании эластичность необходимо использовать как первый шаг к возможности применения дисконтированных, договорных или повышенных тарифов. Прежде чем устанавливать специальные расценки, необходимо провести дальнейший анализ местных факторов грузоперевозок, осуществить оценку потенциальной возможности увеличения чистых доходов.

При формулировании ТТТ необходимо учитывать ценовую эластичность на грузы, перевозимые железной дорогой. Говоря о ценовой эластичности, необходимо принимать во внимание фактор эластичности и на других железнодорожных системах, что, в свою очередь, подтверждает тот факт, что применять их в коридоре TRACECA необходимо с учетом местных эксплуатационных услуг. В Приложении Н7 приведены соответствующие данные. Как предполагается, эти данные будут приведены в соответствие с требованиями ТТТ, имеющимися ресурсными данными.

В Части 4 приведены примеры гибкого ценообразования на основе оценок эластичности.

3.5. Стратегия гибкого ценообразования

3.5.1. Стандартные коэффициенты

Подобно МТТ, ТТТ включает в себя положения, учитывающие изменения в тарифных расценках в зависимости от ситуации. Речь идет о коэффициентах, отраженных в тарифном списке; их можно применять автоматически по получению соответствующих сведений о

характере груза от клиента. Коэффициенты могут применяться к дополнительным пошлинам, отражающим затраты на дополнительные услуги клиента, например, очистка вагона, скидки в ценах.

Текущие коэффициенты и скидки МТТ можно классифицировать по 5 группам:

Национальная группа. Национальные коэффициенты применяются для возмещения эксплуатационных затрат на железных дорогах TRASECA, обусловленных главным образом изменениями в топографии. Так, на грузинских железных дорогах применяется повышенный коэффициент, который отражает снижение скорости на отдельных участках, ограниченную длину состава в зависимости от уклона и неблагоприятного рельефа местности.

Услуги. В данную категорию включено большинство коэффициентов. Если клиенту требуются дополнительные услуги, с них взимаются дополнительная пошлина сверх основной тарифной ставки. Формой скидки данной категории является снижение расценок клиентам, пользующихся собственными вагонами, что позволит железным дорогам сэкономить средства и эксплуатационные затраты.

Груз. Указанные коэффициенты применяются к конкретным грузам или партиям грузов в условиях нестандартной загрузки или обработки. Речь может идти о загрузке строительных или промышленных материалов нестандартной длины, об опасных материалах, требующих специальной защиты.

Международная группа. Специальные поправки к тарифам применяются в отношении третьей стороны МТТ, в частности, применительно к странам СНГ, а также странам, обеспечивающим выход на морские порты. Примером могут служить коэффициенты, применяемые к тарифам по перевозке грузов транзитом через Китай, Афганистан и т.д.

Рынок. Примером применения указанного коэффициента может служить 50%-ная тарифная скидка на транзитную перевозку грузов между Черным морем и Узбекской границей в соответствии с Сарахским соглашением от 1996 года.

В Приложении Н8 указаны основные коэффициенты и скидки, применяемые в соответствии с ТТТ, методика их применения.

Первым шагом в деле оценки тарифной расценки на перевозку груза клиента является определение того, соответствует ли коэффициент, и в какой мере стандарту. Если соответствует, необходимо произвести изменения с поправкой на загруженный вагон. В Части 4 приводится соответствующий пример.

3.5.2. Тарифные изменения по усмотрению

В соответствии со стратегией гибкого ценообразования ТТГ имеет полномочие осуществлять по собственной инициативе тарифные изменения, непредусмотренные стандартными коэффициентами. Это могут быть скидки либо дополнения к стандартным ставкам ТТГ в зависимости от обстоятельств. В качестве второго шага маркетинговая группа должна проанализировать ситуацию с партией груза каждого отдельно взятого клиента, установить, можно ли разрешить дальнейшие скидки либо изменения. Аналогичный анализ должен применяться к потенциальным перевозкам в целях привлечения большего грузооборота в коридор TRACECA за счет применения рекламируемых скидок. В Приложении Н9 приведены примеры применения скидок или дополнений в зависимости от рыночных и эксплуатационных обстоятельств.

Ниже приводятся факторы, которые необходимо учитывать при формулировании стратегии скидок и взимания дополнительных пошлин:

i) Основа тарифных вариантов

В соответствии со стратегией гибкого ценообразования, раскрытой в Части 1, применение скидок не должно приводить к снижению тарифной расценки ниже величины краткосрочных переменных затрат в зависимости от типа вагона, как это показано в Приложении Н5, поскольку краткосрочные переменные затраты могут при определенных условиях ниже 40% величины долгосрочных затрат, уровень дисконтирования может быть весьма значительным. При оценке тарифов, превышающих величину долгосрочных переменных затрат, формальный верхний лимит отсутствует.

ii) Сфера применения тарифных вариантов

В данном вопросе ТТГ должно определиться с перевозками, по отношению к которым могут применяться скидки. Следует отметить, что скидка или дополнительная пошлина может применяться на единичный груз либо конкретный товар, перевозимый в вагоне

определенного типа. В случае применения коэффициента, призванного увеличить объем грузооборота в коридоре TRACECA применяется скидка ко всем транзитным перевозкам в случаях, предусмотренных с Сарахским соглашением. В Приложении Н6 приводятся примеры конкретных рыночных и эксплуатационных ситуаций, когда применяются тарифные варианты.

iii) Уровни тарифных вариантов

Основной детерминантой оптимальных уровней скидок на различные транзитные перевозки является ценовая эластичность спроса. Маркетинговая группа ТТТ должна учитывать эластичность согласно Приложению Н7 при определении лимитов рассматриваемых скидок. Так, если в крытых вагонах по расценке Евро 5,0 на 10 вагон/км при ценовой эластичности в 1,6 провозится не электрическое оборудование, в этом случае ожидается скидка в 10%, применение которой позволит получить дополнительные доходы в размере примерно 16%.

С учетом сказанного выше, важно учитывать то обстоятельство, что эластичность оценивается в контексте текущего тарифного уровня и поэтому может применяться в случае маргинальных отклонений от указанного уровня. Было бы неразумно в этом связи предполагать, что сказанное может относиться и к скидке в размере, скажем 50%. Фактически эластичность может быть ниже или выше в зависимости от конкретных обстоятельств.

Следует отметить, что увеличение доходов как реакция на применение скидок может привести к росту валового дохода. Прежде чем приступать к оценке вклада в переменные затраты по железнодорожным перевозкам, маркетинговая группа обязана вычест краткосрочные переменные затраты из суммы дополнительных грузооборотов. Однако с учетом контекста, в котором предлагаются скидки, указанная величина является относительно низкой.

Концепция эластичности позволит ТТТ выявить те грузы, применительно к которым можно использовать тарифы значительно превышающие величину долгосрочных переменных затрат. К ним можно отнести такие грузы, как минеральная продукция внавалку, которую невозможно оперативно перекинуть с одного маршрута на другой.

iv) Длительность применения тарифных вариантов

Скидки могут предлагаться на конкретный отрезок времени, например, период реализации строительного проекта, когда согласно программе TRACECA предусматривается быстрое, оперативное реагирование на кратко- или среднесрочной основе, если речь идет об ограниченном числе клиентов, либо «до последующего уведомления». Следует помнить о том, что дисконтированный тариф не обеспечивает прирост долгосрочных переменных затрат при грузоперевозках.

v) расчет тарифных вариантов

Из предыдущего материала очевидно, что при установлении уровня применения скидок необходимо принимать во внимание ряд факторов, играющих важную роль, необходимо принять стандартную форму Расчета Транзитных Тарифов TRACECA для упрощения процедуры и сохранения логической последовательности между переменными ценовыми факторами. Это позволит осуществить не только нормальный недисконтированный тарифный расчет, но и позволит принять к сведению данные, необходимые для определения соответствующих тарифных вариантов. В Приложении Н11 приводится рекомендуемая форма.

Разделы формы от 1 до 4 предназначены для фиксации стандартных данных по клиенту и партии груза. Эти данные требуются для осуществления тарифных расчетов в соответствии с Тарифной Книгой ТТТ. В разделе 5 показана процедура расчетов стандартных тарифных расценок на основе данных, приведенных в предыдущих разделах.

С другой стороны, Раздел 6 призван помочь в определении соответствующих вариантов, будь то скидки или дополнения, используемых применительно к стандартным тарифным расценкам. В указанном Разделе производится фиксация данных, связанных с принятием решения по тарифным вариантам, выдвижением рекомендаций. Учитывая то, что в этом процессе всегда будет присутствовать элемент субъективизма, не представляется возможным предложить стандартную формулу для определения оптимальных тарифных вариантов. Требуемые данные не всегда могут быть доступными, либо достаточно подробными и точными, однако, систематическая фиксация соответствующих данных в Части 6 позволит применять соответствующие решения по переменному ценообразованию на

последовательной методологической основе. В Приложении Н12 предлагаются дополнительные указания, соответствующие разъяснения, призванные обеспечить фиксацию имеющихся данных.

В Части 4 приводятся примеры ценообразования согласно ТТТ, включая стандартные тарифные расчеты, применение тарифных вариантов на основе использования формы Расчета Транзитного Тарифа TRACECA.

ЧАСТЬ 4. ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ ТТТ НА ПРАКТИКЕ

4.1. Примеры ценообразования

В настоящем разделе Руководства приводятся конкретные примеры гибкого ценообразования ТТТ, призванные продемонстрировать эффективность применения приведенных выше концепций и принципов. В Приложении Н13 показано применение формы Расчета Транзитного Тарифа TRACECA.

Следует отметить, что приводимые примеры не могут, разумеется, охватить все возможные варианты ценообразования. Вместе с тем, они наглядно демонстрируют возможность выбора направлений стратегии гибкого ценообразования. Речь идет о стандартных случаях ценообразования ТТТ, о некоторых типичных вариантах. С другой стороны, анализ приводимых в указанной Части вариантов свидетельствует о тех сложностях и проблемах, с которыми придется считаться на практике в условиях применения ценовой эластичности спроса как инструмента маркетинга и ценообразования.

4.2. Стандартные тарифы ТТТ

В Тарифной Книге ТТТ дается подробное разъяснение метода калькуляции 4-часной тарифной системы ТТТ применительно к обычным грузоперевозкам, не предусматривающим применение вариантов, отличающихся от стандартных расценок. Нет необходимости подробно останавливаться на этом вопросе на страницах настоящего руководства, в котором акцент делается на гибком применении стандартного метода, учитывающего отклонения от основного уровня ТТТ. Ниже приводятся примеры стандартного ценообразования ТТТ по трем типам вагонов.

Таблица 4.1. Расчет стандартного транзитного тарифа TRACESA

Грузоперевозка			
Тип	Контейнер (x0.5)	Нефтяная цистерна	Полувагон
Из	Поти	Унгени	Дружба
В	Душанбе	Дружба	Термез
Расстояние (км)	2,856	5,403	2,014
Пошлины (евро)			
Движение (x км)	0,677	0,939	0,758
Терминал	42,29	33,2	6,70
Инфраструктура	411,2	780,8	331,0
Администрация	20,0	20,0	20,0
Тарифы, всего	1,204	5,907	1,885
Тариф на вагон/км	0,42	1,09	0,94

В Разделах 1-5 формы Расчета Транзитного Тарифа TRACESA, приведенных в Приложении N13, показана типичная методика расчета стандартных тарифов.

4.3. Гибкое применение ТТТ

4.3.1. ПРИМЕР 1. Применение стандартных коэффициентов и скидок

Во многих случаях стандартные расценки можно менять с помощью коэффициентов или неустоек, отражающих дополнительные услуги грузоотправителя. Предположим, что клиенту требуется как можно скорее перевести груз в контейнерах, однако, для этой цели он может предложить собственные вагоны. В этом случае применяется 50%-коэффициент - за использование собственных вагонов, предусмотрена скидка в размере 20% (в настоящее время 15% согласно правилам МТТ, однако, эта цифра может быть выше, если исходить из предписаний ТТТ). Тогда стандартная тарифная расценка возрастет от Евро 1.200, как показано в Таблице, до Евро 1.440 (Евро 1.200x1.5/0.8).

В Разделе 4, Приложение N13 показано применение стандартной расценки ТТТ путем добавления пошлины за обеспечение буферного приспособления крытых вагонов в целях предохранения хрупкого груза.

4.3.2. ПРИМЕР 2. Применение скидок с учетом затрат

Фактически, взимание пошлин за использование вагонов определенных типов по стандартной расценке ТТТ, даже с учетом коэффициентов и неустоек, не может служить

средством максимального повышения чистых доходов. Маркетинговая группа ТТТ обязана тщательно исследовать результаты применения скидок по вагонному типу либо по типу груза, перевозимого в указанном вагонном типе. Предположим, что вагон полуоткрытого типа (Таблица 4.1.), совершающий пробег по трассе, используется для перевозок нового вида грузов. В этом случае, затраты на передвижение вагона будут большей частью возмещены за счет пошлин на порожний пробег по существующей трассе в направлении Термез-Дружба. Для привлечения потенциальных объемов грузоперевозок TRACECA может предложить 60% скидку с учетом затрат путем уменьшения стандартной расценки ТТТ с Евро 1.527 (2.014 км x 0.758) на вагон, как это показано в Таблице, до Евро 611 (2.014 км x Евро 0.303). Таким образом, общая расценка снизится с Евро 1.855 до Евро 969, что эквивалентно общей скидке по стандартной расценке ТТТ в размере 48%.

В Разделе 6, Приложения Н13, приводится пример скидки, отражающей благоприятную разгрузочную характеристику перевозимого груза, скидки, которые можно модифицировать с учетом возможного снижения тарифа на потенциальном конкурирующем железнодорожном маршруте.

4.3.3. ПРИМЕР 3. Применение рыночной скидки

Даже при отсутствии скидки с учетом затрат, новые грузоперевозки могут производиться с поправкой на высокую эластичность цен, например, если речь идет о металлических конструкциях. В этом случае, маркетинговая группа может чувствовать себя уверенно в плане позитивной реакции на тарифное снижение в размере 25% против стандартной расценки ТТТ, предусматривающей снижение от Евро 1.855 до 1.391 (фактически, допускается скидка в размере 60%, в случае, если предусматривается высокая ценовая эластичность и затратосбережение.

В Приложении Н13 приводится следующий пример: Высокая ценовая эластичность на металлические изделия, которая предполагает распространение скидки на все виды грузов данной категории. Вместе с тем, предполагается, что маркетинговая группа должна весьма осторожно подходить к вопросу лимитирования скидок грузоотправителю с учетом угрозы ответного ценообразования на конкурирующем маршруте.

4.3.4. Скидки на отдельные типы вагонов

Выше приведенные примеры относятся к скидкам по единичным грузам или ограниченным партиям грузов. Фактически ТТТ может рассматривать скидки и более общего, долгосрочного характера, распространяющиеся на все вагоны данного типа, перевозящих грузы различного типа на основе различающейся ценовой эластичности. Таким образом, распространение скидок на все вагоны данного типа зависит от относительной ценовой эластичности спроса на тот или иной груз.

Предположим, что крытые вагоны используются главным образом для перевозки таких грузов как металлические и текстильные изделия при условии высокой ценовой эластичности спроса, а также для перевозки таких грузов как зерно и химикаты при условии низкой или даже отрицательной эластичности. Может случиться так, что высокая потенциальная прибавка к чистым доходам позволит компенсировать возможное понижение уровня доходов, при этом маркетинговая группа ТТТ может счесть необходимым применить скидки на все вагоны данного типа, не проводя различий между характером груза.

Однако, подобная перспектива может повлечь за собой необходимость проведения более сложных и разноплановых расчетов. В Приложении Н14 приводится пример методологического подхода к решению данного вопроса.

4.3.5. ПРИМЕР 5. К вопросу о долгосрочных переменных затратах

Речь идет о тарифных снижениях, или скидках. Однако, в рамках стратегии гибкого ценообразования ТТТ необходимо изыскать возможность установления тарифов, превышающих стандартные расценки долгосрочных переменных затрат. Сказанное справедливо в том случае, когда транспортные затраты составляют относительно небольшую пропорцию общей продукции грузоотправителя, а потенциальная конкуренция на маршрутах носит ограниченный характер. Иными словами, речь идет о факторах, которые отражаются в низкой ценовой эластичности спроса. Характерными примерами служат строительные материалы, перевозимые в вагонах открытого типа на строительный участок, запасные части, транспортируемые в крытых вагонах на фабрику, расположенную в Туркменистане. В свете сказанного повагонные расценки можно поднять на 20% сверх соответствующих долгосрочных переменных затрат, что и составит нормальную ценовую базу ТТТ.

Приложение Н1

СБОР ДАННЫХ И ПРОЦЕДУРА МОНИТОРИНГА

1.1. Сбор данных

Эффективность стратегии гибкого ценообразования на железных дорогах TRACECA зависит главным образом от степени и качества данных, имеющихся в распоряжении отдела маркетинга. В настоящее время, полученные данные носят ограниченный характер, не всегда отражают реальную ситуацию, подгоняются под цели, отличающиеся от тех, которые преследует TRACECA в новой конкурентной транспортной среде.

Цель настоящего приложения – рекомендации новых данных и методов сборов и мониторинга информации, подлежащей обработке отделом маркетинга в рамках стратегии гибкого ценообразования. Следует отметить, что данные и сведения, приведенные ниже, подразделяются на 3 основные типа. Внутренние данные можно получить из стран-членов TRACECA, поэтому в этом вопросе особых трудностей не наблюдается, особенно, если заинтересованные организации и учреждения сотрудничают друг с другом. Внешние данные можно получить из других стран. Однако в этом случае не все из них готовы представить TRACECA запрашиваемые сведения, возможно из конкурентных соображений. В этом случае маркетинговой группе приходится строить свои расчеты на предположениях и приблизительных данных. И, наконец, имеются данные, которые следует охарактеризовать как «разведка рынка», полученные из косвенных источников специалистами в сфере рыночных отношений. Примером первого типа может служить статистика железнодорожных транзитных перевозок TRACECA, а также данные железнодорожных перевозок в конкурирующих евроазиатских коридорах. Все три типа представлены ниже. Текущие источники данных, которые необходимо рассматривать как отправную точку при сборе данных, представлены в Части 2. В Приложении Н4 указано направление подготовки прогнозов, железнодорожных транзитных перевозок в коридоре TRACECA.

Накопленные данные и сведения можно разделить на 5 категорий:

1. Евроазиатская маркетинговая информация

Транзитные перевозки грузов с указанием тоннажа, места назначения, среднего транзитного времени по конкурирующим евроазиатским коридорам.

Официальные тарифы и дисконтированные расценки, взимаемые в конкурирующих железнодорожных системах при перевозке ключевых транзитных грузов.

Инвестиции в инфраструктуру и подвижной состав.

Общая модель транзитной торговли на евроазиатском рынке с размещением основных грузоотправителей и импортеров.

2. Данные по транзитным перевозкам TRACECA

Железнодорожные транзитные перевозки в коридоре TRACECA по коэффициентам груза, тоннажа, направления, сезона, среднего транзитного времени порожнего возврата.

Перечень вагонного парка с указанием типов вагонов, используемых для перевозок ключевых транзитных грузов, размещение вагонов в коридоре TRACECA и соседних странах.

Транзитные перевозки по автомобильной дороге и водным путем грузов с указанием тоннажа, происхождения, назначения и сезона.

Оценка ценовой пластичности спроса на транзитные перевозки.

3. Данные по экономике и торговле TRACECA

Планируемое и перспективное экономическое, промышленное и коммерческое развития в коридоре TRACECA. Размещение основных грузоотправителей, импортеров, экспедиторов, потенциальных клиентов в коридоре TRACECA.

Подробности краткосрочных операций.

4. Данные по тарифам и перевозкам

Официальные расценки ТТТ по транзиту ключевых грузов.

Долгосрочные и краткосрочные переменные затраты по различным типам вагонов в нормальных условиях, а также при «загруженном возврате».

Подробности нестандартных расценок, фактически взимаемых за перевозку отдельных грузов.

Расценки и тарифы на автомобильные и каналные перевозки.

Оценки эксплуатационных затрат автомобильных транспортных средств и перевозки морских путей.

Обзор данных о связях между нормативными и фактическими замеренными железнодорожными затратами.

1.2. Процедура мониторинга

Отдел маркетинга занимается сбором, хранением новейших данных и сведений. Большая часть материала, в основном рыночного характера, собирается по инициативе отдела. Другие данные, в частности, технические, включая краткосрочные и долгосрочные переменные железнодорожные затраты – предоставляются в отдел маркетинга соответствующими подразделениями национальных железных дорог.

Необходимо вести отдельный файл по каждой из 5 категорий, представленных выше. Не все данные можно разместить в формате таблицы, некоторые из них содержат краткие годовые отчеты, уведомление, иные сообщения.

Ежегодно все материалы подлежат сверке. Отдел маркетинга занимается проверкой подлинности технических или финансовых данных. Исключение составляют статистические данные по размещению вагонов. Эти данные поступают в отдел ежемесячно вместе с краткосрочным прогнозом состояния дел в вагонном парке вплоть до следующей отчетной даты.

Маркетинговая группа поддерживает регулярные связи с экспедиторами, потенциальными клиентами, правительственными учреждениями, другими заинтересованными структурами.

Прогноз транзитных перевозок

В свете анализа представленных выше данных, необходимо проводить ежегодное прогнозирование железнодорожных транзитных перевозок в коридоре TRACECA. В прогнозировании должны указываться виды транзитных товаров, их тоннаж, направление на ближайшие 3 года. Необходимо также подготовить более обширный прогноз на ближайшие 5 лет. Ниже приводится образец прогнозирования на 2004 год.

**ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК
TRASECA, 2004**

Груз	Направление	Тоннаж (000)
Сырая нефть	E – W	3,500
Нефтепродукты	E – W	600
Нефтепродукты	W – E	200
Хлопок	E – W	200
Глинозем	W – E	180
Соя	W – E	150
Продовольственные товары	W – E	120
Продовольственные товары	E – W	20
Трубы	W – E	130
Техника	W – E	100
Строительные материалы	W – E	80
Древесина	W – E	70
Бумажная продукция	W – E	50
Другое	W – E	30
Другое	E – W	10
Нефть, всего	E – W	4,100
Нефть, всего	W - E	600
Сухой груз, всего	E - W	30
Сухой груз, всего	W - E	710
Итого		5,440

Приложение Н2

ТРАНЗИТНЫЕ УСЛУГИ НА ЕВРОАЗИАТСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Коридор TRACECA является одним из транзитных маршрутов конкурирующего характера, по которому осуществляются международные перевозки между европейским и тихоокеанским побережьями. Основными маршрутами являются следующие:

ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНЗИТНЫЕ КОРИДОРЫ

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

* TRACECA из Ташкента в Кандагач (Российская граница)

** альтернативный маршрут через Актау, 2309 км

*** TRACECA из Ташкента в Дружбе (Китайская граница)

Основными конкурентами TRACECA являются северный и северо-западный коридоры, обслуживающие северную Европу и дающие выход к портам Балтийского и Северного морей. Расстояние в Западную Европу фактически короче по маршруту TRACECA - Черное море. Однако в историческом плане российские маршруты являлись основной транзитной линией между Западной Европой и Дальним Востоком и в настоящее время российские маршруты весьма чувствительны к маршрутам TRACECA по конкурентным соображениям. Российские маршруты обладают определенными преимуществами, например, незначительным числом пограничных пунктов, отсутствием железнодорожных/морских пересадок. Имеются и другие, хотя и временные преимущества, например, предприятие по обработке хлопка в Риге, что привлекает узбекских хлопкоробов. Более того, тот факт, что маршрутные линии в пределах собственной России составляют лишь незначительную часть российской железнодорожной системы, дает возможность производить снижение расценок в ответ на тарифные изменения в коридоре TRACECA. Для TRACECA выгода заключается в том, что эти коридоры пересекают Казахстан.

Растущим конкурентом для TRACECA, а также для северных коридоров является южный коридор в Бендер-Аббас в Персидском заливе. Благодаря использованию этого коридора обеспечивается легкий выход к морским портам, низкие расценки за морские перевозки, в особенности контейнерные. Большая часть узбекского хлопка производится в настоящее время по этому маршруту. Восточные и юго-восточные коридоры не выступают в качестве основных конкурентов TRACECA, так как они обслуживают тихоокеанские порты с оказанием транспортных услуг в юго-восточной Азии, в западной части США и Австралии. За последнее время в юго-восточном железнодорожном коридоре произошли значительные изменения, растет поддержка концепции «китайских ворот», реализация которой позволит конкурировать с транссибирской железнодорожной магистралью за транзитную торговлю в тихоокеанском регионе. Это может оказать ограниченное влияние на осуществление перевозок, например, импорт продовольствия из Южной Америки, за пределами TRACECA.

Приложение НЗ

ТРАНЗИТНЫЕ ЕВРОАЗИАТСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Статистика по перевозкам, которую ведут железные дороги стран-членов TRACECA, основаны на данных предыдущей централизованной железнодорожной администрации. Указанные статистические данные учитывали эксплуатационные и финансовые затраты в рамках новых коммерческих отношений, но не годились для аналитической работы в сфере текущих транзитных перевозок. Более того, многие статистические данные по отдельным железным дорогам претерпели серьезные изменения и в большинстве случаев перестали отличать транзитные перевозки от железнодорожных перевозок.

Оценка структуры и объемов транзитных перевозок TRACECA строится на ряде источников, в частности, статистических данных, предоставленных бакинским портом. В нижеприведенной таблице приводятся основные данные по транзитным перевозкам.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ TRACECA (000 тонн)*

	2000	2001	2002**
Нефть	3,571	3,246	?
Сухогруз			
Соя	107	86	?
Хлопок	122	36	?
Глинозем	34	128	?
Другое	222	545	?
Транзит, итого	4,056	4,041	?

* Пересекают бакинский порт

** Оценка

[Под «другое» имеется ввиду широкий аспект вопросов, которые подлежат соответствующей разбивке. Важное значение играет перевозка труб, материалов нефтяной промышленности, продовольственные товары, однако их тоннаж неизвестен].

Как видно из приведенной выше таблицы, объем железнодорожных транзитных перевозок через коридор TRACECA составляет порядка 4 млн. тонн в год. К сожалению, данные по тоннажу транзитных грузов, перевозимых через конкурирующие евроазиатские коридоры, отсутствуют, однако можно смело утверждать, что текущая доля TRACECA составляет лишь

незначительную часть общего объема. По этой причине, остается широкая возможность привлечения дополнительных объемов транзитных перевозок в коридор TRASECA.

В 2001 году, общий грузооборот через Баку составил 4,56 млн. тонн, тогда как в конце 1980 гг. цифра доходила до 16 млн. тонн. 4.04 млн. тонн или 89% грузов в 2001 году приходилось на долю транзитных перевозок. Из них 3.24 млн. тонн или 80% составляли перевозки нефти. Оставшиеся 800.000 тонн сухогруза включали 130.000 тонн глинозема, 90.000 сои, 40.000 тонн хлопка, 550.000 тонн другой продукции, главным образом труб, материалов нефтяной промышленности, продовольствия. Следует иметь в виду, что в 2002 году перевозки хлопка были незначительными. Поэтому цифра в 120.000. тонн за 2000 год является ясным индикатором важности этой категории грузов.

Преобладают перевозки в западном направлении, в частности, транспортировка нефти из Казахстана в Батуми и хлопка из Узбекистана в Потти. Около 2/3 тоннажа проходящего через Баку, направлены на запад, что касается перевозок в восточном направлении здесь необходимо упомянуть о транспортировке глинозема из Южной Европы в Таджикистан, сои из Южной Америки в Узбекистан. Большая часть нефтяного оборудования, строительных материалов также перевозятся в восточном направлении из западно-европейских портов. За исключением нефти с ее 50% порожним пробегом, основным направлением перевозок сухогруза является восточное направление. При относительно низких объемах транзитных и экспортно-импортных перевозок, имеются дополнительные мощности, которые можно задействовать в коридоре TRASECA, однако, перевозки сухогруза в восточном направлении, а также порожний пробег вагонов в западном направлении все еще остаются значительными – тот самый фактор, которому должна уделить особое внимание маркетинговая группа TRASECA при реализации стратегии гибкого ценообразования. Контейнерные перевозки в обоих направлениях крайне низкие, при том что продолжается расширение процесса контейнеризации в международных транзитных перевозках. Лишь около 1000 TEU пересекли контейнерные терминалы в Бакинском порту после их пуска в эксплуатации в 2000 году. Отдел маркетинга должен внимательно изучить ситуацию, выяснить причины того, почему TRASECA не удается привлечь дополнительные объемы контейнерных перевозок.

Что касается будущих грузоперевозок в коридоре TRASECA, здесь гарантированы растущие объемы нефтеперевозок даже невзирая на прокладку новых трубопроводов в регионе. В предстоящие 5 лет ожидается реализация ряда важнейших нефтяных проектов, в этом смысле

железная дорога, как предполагается, может получить немалую выгоду от перевозок возросшего объема производимых нефтепродуктов. По этой же причине будет сохраняться тенденция к устойчивому росту в перевозках строительных материалов и оборудования для нефтяной промышленности в ближайшие несколько лет. Учитывая то обстоятельство, что грузоперевозки в восточном направлении характеризуются постоянно изменяющейся структурой и количеством краткосрочных перевозок, страны-члены TRASECA должны быть готовы к тарифным скидкам, достижению взаимовыгодных договоренностей. Перевозка глинозема, других химикатов связана с производством импортного оборудования, возникновением новых промышленных объектов, расширением промышленного сектора под влиянием роста нефтеперевозок. С другой стороны перспективы транзитных перевозок хлопка остаются менее определенными. В настоящее время, спрос на хлопок в Южной Европе остается на низком уровне. Улучшение хранения и обработки хлопка в черноморских и каспийских портах могло бы привлечь дополнительные объемы хлопка из северного коридора в коридор TRASECA. Транзит продовольственных товаров, сырья и оборудования, применяемого в перерабатывающей промышленности и отрасли, связанной с потребительскими товарами, будет вероятно возрастать наряду с общим экономическим подъемом и промышленной диверсификацией.

Приложение Н5

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТИПА ВАГОНА

(Евро на 10 км)

Стандарт	Тип вагона	Порожний пробег	Краткосрочные переменные затраты	Долгосрочные переменные затраты	Принадлежащие клиенту
1	Крытый	3	2.473	5.191	3.886
2	Платформенный	40	3.026	5.558	4.663
3а	Полувагон	70	3.754	6.709	5.541
3б	Полувагон	70	4.087	7.102	5.775
4а	Танкер	100	5.096	8.773	7.369
4б	Танкер	100	5.571	9.573	7.483
5а	Изотермический	80	5.140	9.411	5.957
5б	Изотермический	80	5.573	9.690	5.961
6а	Безбортовое	40	2.986	5.338	4.493
6б	Безбортовое	40	3.608	6.843	5.518

Приложение №6

ЦЕНОВАЯ ЭЛАСТИЧНОСТЬ СПРОСА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ УСЛУГИ

Концепция ценовой эластичности спроса

В целом, эластичность спроса является показателем уровня спроса на конкретный продукт или услуги как реакция на изменение его цены. Теоретически, эластичность (ε) = (количественные изменения в %)/(изменения цены в %). Таким образом, если спрос на продукт составляет 100.000 при цене за единицу продукции Е100, а снижение цены на 10%, т.е. Е90, отражается на повышении уровня спроса на 25%, т.е. 125.000, в этом случае $\varepsilon = -25 / -10 = 2,5$.¹ В контексте железнодорожных транспортных услуг и тарифов ТТТ, эластичность является показателем реагирования спроса на конкретный тип вагона на изменения в тарифных расценках. Так, если тарифная расценка за использование крытого вагона по конкретному маршруту составляет Е160, а скидка в 30% для всех перевозок по тому же маршруту в вагонах указанного типа с повышением спроса на 44% от 6.500 до 9.300, в этом случае $\varepsilon = +44 / -30 = 1,47$. Иными словами, применение скидки оправдано тем, что это может привести к увеличению чистых доходов. Если, с другой стороны, если спрос возрос лишь на 8060 вагонов в результате применения скидки, в этом случае $\varepsilon = +24 / -30 = 0,80$, где ε менее единицы, спрос неэластичный, а применение скидки приводит к снижению чистых доходов. В Части 4 приводятся примеры гибкого ценообразования на основе оценки эластичности.

Следует отметить, что эластичность цен на перевозки в целом может быть относительно низкой, если транспортные расходы составляют незначительную часть общей стоимости продукции и издержек производства. Эластичность цен применительно к конкретному характеру перевозок может оказаться высокой, если снижение тарифов способствует привлечению объемов перевозок с конкурирующих маршрутов. Речь идет о тех случаях, когда железнодорожный и автомобильный транспорт конкурируют между собой в одном и том же коридоре. Примером тому может служить конкуренция в контейнерных перевозках через Закавказье по железной дороге и через Турцию по автомобильной, когда две

¹ Теоретически, эластичность является отрицательной величиной, однако, минусовый знак выпадает при выведении величины эластичности.

железнодорожные ветки обслуживают грузоперевозки одного и того же характера и места назначения (TRACECA и северные коридоры).

Критерий ценовой эластичности спроса

Оценка ценовой эластичности – достаточно сложная задача. Изменения тарифов в редких случаях осуществляются в отрыве от других изменений в железнодорожных перевозках. Так, изменения в тарифах могут иметь место одновременного либо непосредственно перед техническими изменениями, например, вводом в эксплуатацию нового подвижного состава, модернизацией ветки, объектов по переработке грузов на терминалах. В этом случае было бы неверно увязывать повышение спроса с какими-либо количественными факторами. В этом смысле данные по оценке эластичности в странах TRACECA не отличаются особой точностью. Для строгой оценки ценовой эластичности требуется время, новые, точные данные, соответствующая процедура мониторинга. Ниже приводится характеристика методики оценок ценовой эластичности при транзитных перевозках. Более подробно по данному вопросу см. Приложении Н1.

Методология оценки ценовой эластичности спроса

Учитывая сложности выработки подходов ценовой эластичности спроса на железнодорожные транзитные услуги, необходимо руководствоваться теми подходами, далекими от совершенства, которые позволяют оценить эластичность различных видов грузов.

В качестве первого шага необходимо изучить мнение грузоотправителей и экспедиторов относительно маргинальных изменений в тарифных ставках на конкретные грузы. Это можно осуществить с помощью простого вопросника, в котором от респондента требуется оценка процентного роста объемов товаров, предлагаемых для транзитной перевозки по коридору TRACECA с учетом 20% снижения тарифных расценок и соответствующего уменьшения спроса как реакция на соответствующее 20% тарифное повышение. Подобного рода опроса уже проводились, однако не следует слишком полагаться на точность полученных данных. Скорее, эти данные необходимо рассматривать как предварительное «прочесывание» товаров и их распределения по категориям высокой, средней и низкой ценовой эластичности.

Важным детерминантом степени эластичности служит наличие или отсутствие близких субститутов в рамках конкурирующих транспортных коридоров. Необходимо проверить

точность оценок эластичности, полученных на основе изучения данных опроса, внести в них, там, где это необходимо, соответствующие изменения с тем, чтобы отразить степень потенциальной конкуренции.

Однако наиболее эффективным методом проверки данных служит мониторинг конкретных случаев. Мониторинг может включать анализ изменений текущих стандартных тарифных расценок в отрыве от иных железнодорожных или сервисных изменений, могущих влиять на уровень спроса на транзитные услуги по перевозке товаров. В этом случае изменения уровня спроса на услуги могут быть прослежены через каждые трехмесячные интервалы, следующие за изменением цен. Однако даже в тех случаях, когда в виртуальном железнодорожном вакууме наблюдаются последствия ценовых изменения, следует помнить о том, что внешние факторы, такие как тенденции изменения условий торговли, получение национальных доходов и т.д. может оказывать воздействие на уровень спроса изолированно от влияния, вызванного ценовыми изменениями. Внешнее влияние можно рассматривать в отвлеченном плане, например, путем использования дефлятора среднего национального дохода при оценке ценовой эластичности различных товаров.

В то же самое время внутренний анализ, проведенный TRACECA, показал необходимость продолжения усилий по изучению опыта других железнодорожных систем. Подспорьем в этом вопросе являются данные, сообщаемые веб-сайтом, озаглавленном «База данных по эластичности транспортировок Австралийского бюро транспортных перевозок». Необходим также сбор данных об опыте работы железнодорожных систем, использующих ценовую эластичность в качестве инструмента ценообразования. Речь может идти, например, об опыте работы Канадской Национальной Железной Дороги. Полученные в результате изучения опыта работы других железнодорожных компаний можно сопоставить с оценками эластичности стран TRACECA и тем самым подтвердить их эффективность.

Изучение представленных выше подходов позволяет сделать вывод о том, что любая методология, направленная на оценку эластичности, во всяком случае, представляет собой эклектический подход к проблеме, основанный на использовании доступных источников и учете субъективного мнения маркетинговой группы TRACECA. В Разделе 3.4. настоящего Руководства обосновываются ограничения на использование оценок ценовой эластичности в качестве инструмента ценообразования. В этой связи, на наш взгляд, эти оценки следует

применять при анализе тарифных вариантов, при этом полученные выводы должны основываться на учете местных факторов.

Сервис и временная эластичность спроса

Наиболее широко применяемым критерием эластичности спроса в транспортном секторе является ценовая эластичность. Имеются и другие подходы, которые используются главным образом при оценке финансовых излишков, сервисной и временной эластичности спроса. Применение этих подходов позволяет выявить, как спрос реагирует не на изменения цен, а на снижение времени провоза, улучшение качества сервиса, устранение фактов хищений либо нанесения ущерба качеству перевозимых транзитом товаров. В формальном плане, они указывают на характер изменений в уровне спроса на конкретный товар, качество обслуживания на единицу вложений в товар. В этом случае $\varepsilon = (\text{количественное изменение в } \%) / \text{-(вложение на единицу в } \% \text{ к цене)}$, может значительно отличаться от ценовой эластичности в относительных величинах, устанавливаемых клиентом при пониженных затратах и повышенном качестве обслуживания.

В настоящее время ощущается недостаток данных для надлежащей оценки временной и сервисной эластичности в коридоре TRACECA. Следует к тому же отметить тот факт, что и по другим железнодорожным системам проведено крайне мало всесторонних исследований. Необходимо подчеркнуть, что указанная эластичность применяется редко, поскольку, как уже отмечалось, очень сложно установить критерий ее применения. Во всяком случае, фактор эластичности выпадает за рамки ценообразования, хотя и представляет интерес с точки зрения расширения перспективных вложений.

Приложение Н7

ОЦЕНКИ ЦЕНОВОЙ ЭЛАСТИЧНОСТИ СПРОСА НА ТРАНЗИТНУЮ ПЕРЕВОЗКУ СПЕЦИАЛЬНО ОТОБРАННОГО ГРУЗА

Груз	Приблизительная эластичность
Груз, совокупный	1.5
Текстильные изделия	2.7
Электрическое оборудование	2.1
Первичные металлы	2.0
Продовольственные товары	2.0
Металлические изделия	1.9
Не электрическое оборудование	1.6
Нефтяная продукция, переработанная	1.5
Хлопок	1.5
Древесина	1.5
Каменные, глинистые, стеклянные изделия	1.5*
Бумажные, пластические, резиновые изделия	1.3
Автомобили в собранном виде	1.3
Зерновые	1.2
Сырая нефть	1.2
Пиломатериалы	0.9
Химикаты	0.8
Удобрения	0.8
Минералы	0.8
Уголь	0.4
* Оценка отсутствует, предположительно соответствует совокупной оценке	

Из приведенной выше таблицы видно, что относительно высокая ценовая эластичность применяется к металлам, металлическим изделиям, оборудованию, продовольственным товарам, т.е. речь идет о ситуации, которая находит отражение практически во всех исследованиях. Нефтепродукты, хлопок, строительные материалы, включая древесину, каменную, глинистые, стеклянные и пластические изделия, также характеризуются относительно высокой эластичностью. Относительно низкой или даже отрицательной эластичностью характеризуются сырая нефть, пиломатериалы, минералы, уголь. Совокупная эластичность на все виды приведенных выше товаров составляет 1,5.

С учетом того, что в нашем анализе использованы ограниченные данные, приведенные выше оценки следует рассматривать как весьма приближенные величины, которые подлежат изучению маркетинговой группой TRACECA.

Приложение Н8

ОСНОВНЫЕ СТАНДАРТНЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ (Тарифные варианты и скидки)

Коэффициент	Шкала
Национальный коэффициент	
Грузия	(Источник неизвестен, Контроль)
Азербайджан	(Источник неизвестен, Контроль)
Туркменистан	(Источник неизвестен, Контроль)
Узбекистан	(Источник неизвестен, Контроль)
Казахстан	(Источник неизвестен, Контроль)
Обслуживание	
Вагоны, принадлежащие клиенту	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 21
Перевозка специальным составом	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 22
Буферные вагоны	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 25
Транспортное оборудование	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 26
Средства обогрева и охлаждения	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 27
Груз	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 28
Перезагрузка между вагонами	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Дополн. сборы 1
Перенос вагона на другую тележку	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Дополн. сборы 3
Незамерзающий груз	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Дополн. сборы 2
Таможенные расходы железных дорог (Простой)?	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Дополн. сборы 5 (Источник неизвестен, Контроль)
(Вагонные пути ?)	(Источник неизвестен, Контроль)
(Очистка вагонов ?)	(Источник неизвестен, Контроль)
Груз	
Нестандартный груз	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 16
Груз удлиненный	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 16
Скоропортящийся груз	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 19
Груз на поддоне	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 23
Контейнеры малого и среднего размера	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 24
Консолидированные перевозки экспедиторов	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 29
Груз внавалку	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 32
Предохранение грузов (Опасные грузы ?)	Тарифы ИТТ 8100, Часть VI, Дополн. Сборы 7 (Источник неизвестен, Контроль)
Международный коэффициент	
Транзит: Страны СНГ	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 1
Транзит: Иран	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 3.1
Транзит: Афганистан	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 3.2
Транзит: Монголия, Северная Корея, Вьетнам	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 3.3.
Транзит: Китай	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 3.4.
Транзит: Финляндия	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 3.5.
Транзит: Турция	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 3.6.
Транзит: Латвия, Литва, Эстония	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 3.7.
Транзит через дальневосточные порты	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 3.8.

Рынок

50% скидка, Сарах

Сарахское соглашение, 13 мая 1996

Методы расчета дополнительных пошлин или скидок различны. В некоторых случаях речь идет о исчислении процентов к основным тарифам, в других случаях, речь идет об установленной сумме на единицу веса груза, как это имеет место с грузом на поддоне, с учетом железнодорожного расстояния. Иногда при расчете пошлины применяется достаточно сложная формула.

Приложение Н9

ВОЗМОЖНОСТИ ТАРИФНЫХ ВАРИАНТОВ

Возможности скидоч

Ниже приводятся примеры, когда в коридоре предлагаются скидки на том основании, что долгосрочные переменные транспортные затраты потенциальных партий грузов значительно ниже затрат на конкретный товар.

Обратная загрузка. В стандартном тарифе на конкретный товар, отражающем среднесрочные переменные затраты по типу используемого вагона, принимается во внимание средняя доля порожнего пробега указанного типа вагона. Строительные материалы, перевозимые в полувагонах, должны оцениваться с учетом 40% обратной загрузки, т.е. 30% порожний пробег. Следует отметить, что нефтяные цистерны совершают иногда 50% порожний пробег. В этом случае средние переменные затраты на порожний возврат погашаются посредством применения стандартного тарифа на загруженный пробег. Обычно применяются скидки, превышающие 50%.

Вагоны, принадлежащие клиенту. Если грузоотправитель использует собственный вагон, долгосрочные переменные затраты на перевозку партии груза снижаются, по меньшей мере, на сумму затрат за использование вагона и его обслуживания, что составляет более 25% общих затрат согласно типу вагона. Можно предложить также скидки, которые отражали бы экономию средств в соответствии со стратегией гибкого ценообразования.

Груз высокого уровня обработки. Можно произвести обработку партии грузов или материалов с пониженными затратами на терминальные операции. За исключением контейнеров допускаются перевозки грузов, в блочной, складированной, упакованной формах, что позволяет легко загружать/разгружать их. Снижение издержек, достигнутое подобным образом, находят отражение в предлагаемых скидках.

Долгосрочные контракты на перевозку грузов внавалку. В ряду случаев, например, реализации строительных проектов, либо поставках сырья на промышленный объект, клиент в состоянии гарантировать отгрузку большого количества грузов, например, цемента, автомобильных частей и т.д. в регулярном промежутке длительного периода времени. Такой подход позволит сэкономить средства, обеспечить удачный бизнес, оправдать скидки.

Товары сезонного спроса. Парк вагонов конкретного типа может обслуживаться одной и более железными дорогами TRACECA и тем самым может быть достигнут высокий спрос на товары сезонного потребления, например, зерно, другая сельскохозяйственная продукция.

Как правило, затраты на простой во внесезонный период возмещаются за счет применения стандартных тарифных расценок за тот или иной товар. Соответственно, краткосрочные переменные затраты за неполностью использованные вагоны будут низкими, поэтому могут быть предложены значительные скидки для привлечения новых перевозок.

Могут возникнуть ситуации, когда тарифные скидки могут привлечь дополнительный грузооборот и тем самым обеспечить возмещение общих затрат. Следует отметить, что в ряде случаев уместно применять неустойку, чем предлагать скидку, например, в том случае, если перевозка опасного или хрупкого груза требует специальной обработки с повышением затрат на терминальные операции.

Возможности взимания надбавок

Дефицит ниже стоимости возмещения общих затрат сохранится даже в том случае, если стандартные тарифы ТТГ отражают долгосрочные переменные затраты на перевозку грузов, если отдельные перевозки осуществляются по расценкам ниже стандартного уровня даже невзирая на то обстоятельство, что вся перевозка партии груза в целом обеспечивает прирост переменных затрат. В рамках стратегии гибкого ценообразования существуют возможности взимания пошлин, превышающих долгосрочные переменные затраты на вагон, которые составляют дефицит, а иногда способствуют повышению резервного капитала эксплуатационных излишков. Взимание пошлин в максимально возможном размере неизбежно приведет к уменьшению объемов грузоперевозок, однако, с этим можно согласиться при условии максимального прироста чистых доходов.

Взимание пошлин с надбавками можно применять в тех случаях, когда речь идет об увеличении объема грузоперевозок, не имеющих выход на альтернативные железнодорожные маршруты или конкурирующие транспортные линии, когда транспортные затраты составляют лишь небольшую пропорцию общей продукции и издержек обращения. Эффективная реализация данного аспекта ценовой стратегии требует всесторонней осведомленности о сути производственного процесса, о рынке товаров, затратах, характеристике конкурирующих транспортных режимов. Как и в случае с грузом, перевозимым по расценкам ниже стандартных, важную роль в обеспечении относительной ценовой эластичности спроса играет предварительная оценка.

Приложение Н10

ПРИМЕНЕНИЕ СКИДОВ И НАДБАВОК

В зависимости от обстоятельств и характера перевозок могут применяться скидки и надбавки. Они применяются в отношении единичных партий грузов, отдельных клиентов, делающих заказы на регулярные перевозки, конкретных видов товаров, перевозимых в вагонах определенного типа. В крайних случаях, скидки могут применяться ко всем транзитным перевозкам, как это предусматривает Сарахским соглашением. Ниже предлагаются отдельные примеры применения отмеченных скидок и надбавок.

Характерным примером может служить так называемая обратная загрузка. Если потенциальный клиент способен обеспечить перевозку партии грузов в заданном направлении, когда затраты на порожний возврат вагонов погашаются за счет применения стандартных тарифных расценок, в этом случае несущественные затраты за использование порожних вагонов очень низкие. Очевидно, что скидка в этом случае не должна предоставляться клиентам, перевозящим грузы в критическом направлении.

Скидка на все виды перевозок определенного типа грузов считается соответствующей данному случаю, если из анализа эксперта по маркетингу выясняется, что ценовая эластичность спроса достаточно высока для того, чтобы тарифное снижение обеспечивало соразмерное увеличение чистых доходов. Примером сказанному может служить перевозка продовольственных или металлических изделий, транспортные затраты на которые составляют относительно высокую долю общих затрат и издержек производства.

Применение скидок на все виды вагонов конкретного типа, например, крытого вагона, зависит от соответствующей эластичности других грузов, перевозимых вагонами того же типа. Если скидки низкие или даже отрицательные, было бы целесообразно ограничить ее применение к продукции с высокой эластичностью, если только потери при перевозках не возмещаются потенциальным ростом чистых доходов. Если, с другой стороны, ценовая эластичность на все либо большинство грузов, перевозимых крытыми вагонами, оценивается как достаточно высокая, в этом случае логически оправданной представляется необходимость увеличения скидок всем пользователям крытых вагонов, независимо от характера груза.

Следует отметить, что рыночная скидка может предлагаться для перевозки конкретных грузов, предполагающих получение прибыли за счет высокой эластичности цен. С другой стороны, скидка может также предлагаться по одному из четырех элементов тарифа ТТТ, включая такую характеристику как, облегченная загрузка (компонент терминала), движение в некритическом направлении (компонент движения) и т.д.

Обычно, скидки с учетом затрат производятся применительно к компоненту движения, который, как правило, составляет большую пропорцию стандартных расценок.

Приложение Н11**ФОРМА РАСЧЕТА ТРАНЗИТНЫХ ТАРИФОВ TRASECA****1. КЛИЕНТ****ИМЯ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ**
.....**АДРЕС ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ**
.....**ИМЯ ЭКСПЕДИТОРА/АГЕНТА, РАЗМЕЩАЮЩЕГО ЗАКАЗ**
.....**АДРЕС ЭКСПЕДИТОРА/АГЕНТА, РАЗМЕЩАЮЩЕГО ЗАКАЗ**
.....**2. ПАРТИЯ ГРУЗА**Товар (См. Код 1)
.....Единица диспача (См. Код 2)
.....Габариты и/или вес комплекта
.....Тоннаж (внавалку)
.....**КОЛИЧЕСТВО КОМПЛЕКТОВ ИЛИ ТОННАЖ ВНАВАЛКУ**

Тип предлагаемого вагона (либо по запросу) (См. Код 3)

Вагон, принадлежащий TRASECA или клиенту

Комплекты/тонны на вагон

Число вагонов

3. МАРШРУТ

Станция или порт въезда в TRASECA (см. код 4)

Станция или подъездной путь TRASECA

Станция или порт выхода из TRASECA (см. код 4)

Станция или пункт прибытия в TRASECA

Маршрут через Туркменбаши или Актау

Расстояние в Грузии (км)

Расстояние в Азербайджане (км)	.....
Расстояние в Туркменистане (км)	.....
Расстояние в Узбекистане (км)	.....
Расстояние в Казахстане (км)	.....
Общее расстояние TRACECA (км)	.....

4. УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗОК

Дата и время отбытия по оценке/запросу	.....
Дата и время прибытия по оценке/запросу	.....
Особая характеристика груза (см. Код 5)	.....
Дополнительные запрашиваемые услуги (см. Код 6)	.....
Другие запросы или инструкции клиента	.....

5. РАСЧЕТ СТАНДАРТНЫХ ТАРИФОВ

Затраты на передвижение в Грузии (Расценка вагон на км x расстояние)	.....
Затраты на передвижение в Азербайджане (Расценка вагон на км x расстояние)	.....
Затраты на передвижение в Туркменистане (Расценка вагон на км x расстояние)	.....
Затраты на передвижение в Узбекистане (Расценка вагон на км x расстояние)	.....
Затраты на передвижение в Казахстане (Расценка вагон на км x расстояние)	.....
Общие затраты на передвижение	.....
Терминальные затраты	.....
Затраты на инфраструктуру	.....
Административные затраты	.....
Общая стоимость вагона	.....
Общая стандартная стоимость (Стоимость вагона x №вагонов)	.....
Стоимость дополнительных услуг (см. Код 7).	.....
Общая стоимость партии груза	.....

6. ОЦЕНКА ТАРИФНЫХ ВАРИАНТОВ

Оценочная ценовая эластичность груза	(см. Код 8)	.....
Долгосрочные переменные затраты по типу вагона	(см. Код 9)	.....
Краткосрочные переменные затраты по типу вагона	(см. Код 9)	.....
Критическое/некритическое направление перевозок		.....
Излишек вагонов		.....
Исключительная характеристика загрузки/разгрузки		.....
Другие нестандартные рабочие показатели		.....
Внешняя конкурентная среда		.....
Количество возможных партий груза в перспективе		.....
Максимально допустимая скидка или надбавка		.....
Рекомендуемые тарифные варианты		.....
Пересмотренная стоимость вагона		.....
Пересмотренные краткосрочные переменные затраты по типу вагона		.....
Оценочный чистый вклад в долгосрочные переменные затраты		.....
Сфера применения скидки/надбавки	(см. Код 10)	.....
Длительность применения скидки/надбавки	(см. Код 11)	.....

Приложение Н12

УЧЕТ ДАННЫХ СОГЛАСНО ЧАСТИ 6 ФОРМЫ РАСЧЕТА ТРАНЗИТНЫХ ТАРИФОВ

Ценовая эластичность груза

Оценка ценовой эластичности спроса на груз согласно регулярно обновляемому коду 8 позволяет маркетинговой группе учитывать реагирование уровня спроса на данные тарифные изменения.

Долгосрочные переменные затраты по типу вагона

Долгосрочные переменные затраты по типу вагона согласно регулярно обновляемому коду 9 указывает на стандартный уровень тарифов, необходимых для возмещения краткосрочных переменных затрат по типу вагона в соответствии с ценовым критерием ТГТ.

Краткосрочные переменные затраты по типу вагона

Краткосрочные переменные затраты по типу вагона согласно регулярно обновляемому коду 9 указывает на минимальный уровень тарифов до которого в нормальных эксплуатационных условиях можно снизить тарифные расценки (см. ниже «Пересмотренные краткосрочные переменные затраты по типу вагона»). В приложении Н5 показаны текущие краткосрочные и долгосрочные переменные затраты по различным типам вагонов.

Критическое/некритическое направление перевозок

Необходимость учета направления перевозок грузов обусловлено тем обстоятельством, что затраты на эксплуатацию вагонов, возвращающихся порожними в некритическом направлении, можно возместить за счет применения тарифов на исходящем направлении перевозок, предусматривая при этом значительные повагонные скидки.

Излишек вагонов

Необходимо вести учет количества вагонов указанного типа, которые остаются неиспользованными близ пункта загрузки. К ним можно отнести временно простаивающие вагоны, использование которых зависит от сезонного спроса и резервные затраты которых уже покрыты.

Исключительная характеристика загрузки/обработки

Необходимо вести дисконтный учет партии грузов с высокими загрузочными, а также характеристиками обработки, например, тележки, непосредственно загружаемые на транспортные средства клиента.

Нестандартные рабочие характеристики

Необходимо дать характеристику и проанализировать нестандартные рабочие характеристики.

Внешняя конкурентная среда

Необходимо дать характеристику и проанализировать вероятную реакцию других маршрутов и режимов на предлагаемые скидки или надбавки. Так, попытка привлечь дополнительные объемы грузов из северного коридора путем предложения выгодных скидок может спровоцировать ответное снижение тарифов, ограничивающее размеры скидок, предлагаемых TRACECA.

Оценка количества аналогичных партий грузов

Необходимо внимательно относиться к тому, что партия грузов может быть одного типа, например материалы для реализации проекта строительства, либо серия грузов, перевозка которых будет продолжаться и в обозримом будущем.

Максимально допустимая скидка или надбавка

Необходимо произвести оценку размеров максимально возможной скидки или надбавки, которая не при каких обстоятельствах не должна превышать установленные стандарты.

Рекомендуемые тарифные вариации

Необходимо внести соответствующие изменения в произведенную выше оценку, согласно указанию отдела маркетинга относительно степени риска, ошибки, других факторов, с тем, чтобы предложить окончательную рекомендуемую скидку или надбавку на стандартный тип вагона.

Пересмотренная стоимость вагона

Цель настоящего и двух последующих пунктов состоит в том, чтобы показать, что реализация перевозок позволит сделать положительный вклад в наращивание долгосрочных переменных затрат. Необходимо пересмотреть рекомендуемые тарифные варианты в свете того, что пересмотренная стоимость вагона вступает в противоречие со стандартной стоимостью вагона, указанной в Разделе 5 анкеты.

Пересмотренные краткосрочные переменные затраты по типу вагона

В конкретных рабочих условиях, когда предлагается скидка или налагается надбавка, краткосрочные переменные затраты по типу вагона могут оказаться ниже указанного в рубрике «Краткосрочные переменные затраты по типу вагона», например, в том случае, если партия груза перевозится в вагоне, который обычно возвращается порожним и затраты на топливо и инфраструктуру которого уже возмещены. Необходимо тщательно, с соблюдением максимальной точности подходить к оценке пересмотренных затрат.

Оценка чистого вклада в долгосрочные переменные затраты

Пересмотренные краткосрочные переменные затраты необходимо вычесть из соответствующей стоимости типа вагона с тем, чтобы выявить чистый вклад в наращивание долгосрочных переменных затрат.

Сфера применения скидок или надбавок

Необходимо иметь представление о сфере применения тарифных вариаций, например, при перевозке партий грузов одним и тем же клиентом, перевозки их определенным типом вагона.

Рекомендуемая длительность применения скидки или надбавки

Необходимо учитывать длительность применения тарифных вариаций в зависимости от конкретного источника спроса, например, если речь идет о строительном проекте – на один, два года, вплоть до последующего уведомления.

Приложение Н13**ОБРАЗЦЫ РАСЧЕТА ТРАНЗИТНЫХ ТАРИФОВ****1. КЛИЕНТ****ИМЯ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ**

Западные предприятия

АДРЕС ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ

Thames Valley Park

Reading, Berkshir UK.....

ИМЯ ЭКСПЕДИТОРА/АГЕНТА, РАЗМЕЩАЮЩЕГО ЗАКАЗ

Черноморские экспедиторы.....

АДРЕС ЭКСПЕДИТОРА/АГЕНТА, РАЗМЕЩАЮЩЕГО ЗАКАЗ

Руставели,

Гамзири.....

Тбилиси, Грузии.....

2. ПАРТИЯ ГРУЗА

Товар (См. Код 1)

Металлические части.....

Единица диспача (См. Код 2)

.....

Контейнеры.....

Габариты и/или вес комплекта

x650x500 см 1,000

Тоннаж (внавалку)

.....

КОЛИЧЕСТВО КОМПЛЕКТОВ ИЛИ ТОННАЖ ВНАВАЛКУ

3,240

Тип предлагаемого вагона (либо по запросу) (См. Код 3)

...Крытый вагон.....

Вагон, принадлежащий TRACECA или клиенту

...TRACECA.....

Комплекты/тонны на вагон

...360.....

Число вагонов

...9.....

3. МАРШРУТ

Станция или порт въезда в TRACECA (см. код 4)	...Поти.....
Станция или подъездной путь TRACECA	.....
Станция или порт выхода из TRACECA (см. код 4)	.....
Станция или пункт прибытия в TRACECA	...Душанбе (станция)....
Маршрут через Туркменбаши или Актау	...Туркменбаши.....
Расстояние в Грузии (км)?
Расстояние в Азербайджане (км)?
Расстояние в Туркменистане (км)?
Расстояние в Узбекистане (км)?
Расстояние в Казахстане (км)	.....
Общее расстояние TRACECA (км)	...2.856 км.....

4. УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗОК

Дата и время отбытия по оценке/запросу	...11.08.03.....
Дата и время прибытия по оценке/запросу	...18.08.03.....
Особая характеристика груза (см. Код 5)	...Хрупкий.....
Дополнительные запрашиваемые услуги (см. Код 6)	...Приспособление для буферного вагона.....
Другие запросы или инструкции клиента	.....

5. РАСЧЕТ СТАНДАРТНЫХ ТАРИФОВ

Затраты на передвижение в Грузии (Расценка вагон на км x расстояние)	...?x ?км.....
Затраты на передвижение в Азербайджане (Расценка вагон на км x расстояние)	...?x ?км.....
Затраты на передвижение в Туркменистане (Расценка вагон на км x расстояние)	...?x ?км.....
Затраты на передвижение в Узбекистане (Расценка вагон на км x расстояние)	...?x ?км.....
Затраты на передвижение в Казахстане (Расценка вагон на км x расстояние)	.....
Общие затраты на передвижение	...1,482.60.....
Терминальные затраты	...22.50.....
Затраты на инфраструктуру	...331.00.....
Административные затраты	...20.00.....
Общая стоимость вагона	...1,856.10.....

Общая стандартная стоимость (Стоимость вагона x №вагонов)	...16.705.....
Стоимость дополнительных услуг (см. Код 7).	...450.....

Общая стоимость партии груза	...17.155.....
------------------------------	----------------

6. ОЦЕНКА ТАРИФНЫХ ВАРИАНТОВ

Оценочная ценовая эластичность груза (см. Код 8)	...1.9.....
Долгосрочные переменные затраты по типу вагона (см. Код 9)	...0.5191.....
Краткосрочные переменные затраты по типу вагона (см. Код 9)	...0.2473.....
Критическое/некритическое направление перевозок	...Критическое.....
Излишек вагонов	...Отсутствуют.....
Исключительная характеристика загрузки/разгрузки	...К автомобильным транспортным средствам клиента.....
Другие нестандартные рабочие показатели	.....
Внешняя конкурентная среда	...Северный коридор
Количество возможных партий груза в перспективе	...4 в год.....
Максимально допустимая скидка или надбавка	...30%.....
Рекомендуемые тарифные варианты	...20%.....
Пересмотренная стоимость вагона	...1.577,70.....
Пересмотренные краткосрочные переменные затраты по типу вагона	...0.2226.....
Оценочный чистый вклад в долгосрочные переменные затраты	...635,80.....
Сфера применения скидки/надбавки (см. Код 10)	...941,90.....
Длительность применения скидки/надбавки (см. Код 11)	...Только клиент.....

Приложение Н14

ПРИМЕНЕНИЕ СКИДОК НА ВЕСЬ ВАГОННЫЙ ПАРК

Как отмечалось в подразделе 4.3.4. Настоящего Руководства предпосылкой принятия решения по скидкам для всех видов вагонов, независимо от характера перевозимого груза, является анализ воздействия предлагаемых тарифных вариантов на уровни спроса, а следовательно вклад в доходы по соответствующим видам товаров.

Предположим, что парком, состоящим из 1000 крытых вагонов с учетом применения стандартных тарифов в Евро 1.000 между пунктом происхождения А и пунктом назначения В, перевозится 3 типа грузов в той пропорции, которая указана в колонке 2 Таблицы 1.

Таблица 1. Реагирование спроса на 20% тарифную скидку (Евро). Случай 1.

Товар	Эластичность	Стандартный тариф 1.000		Дисконтированный тариф 800		Изменения
		Вагоны	Доходы	Вагоны	Доходы	Доходы
	1	2	3	4	5	6
Металлические изделия	1.9	700	700.000	966	772,800	+72.800
Текстильные изделия	2.7	200	200.000	308	246,400	+46.400
Химикаты	0.8	100	100.000	116	92,800	-7.200
Итого		1.000	1.000.000	1.390	1.112.000	+112.000

Предположим, что рассматривается возможность тарифной скидки в 20%. В колонке 1 показана ценовая эластичность спроса на 3 вида товаров согласно Приложения Н7. Так, уменьшение тарифов на 20% приведет к увеличению $20\% \times 2.7 = 54\%$ спроса на крытые вагоны по перевозке текстильных изделий, но лишь к $20\% \times 0.8 = 16\%$ увеличению спроса на химические перевозки. В колонках 2 и 3 Таблицы показано количество вагонов, требуемых для перевозки каждого вида товара как реагирование на скидку и результирующие доходы. Из колонки 5 видно, что при наличии 20% скидки взаимосвязь дополнительных доходов, полученных за счет новых перевозок, осуществленных по стандартной расценке, приведет к общему увеличению доходов на 12%.

Спрос на вагоны, перевозящие все 3 вида товаров, возрастет, однако, дополнительные доходы от перевозки дополнительных химикатов будут недостаточными для того, чтобы покрыть доходы, утраченные в результате перевозки химикатов вагонами по стандартным тарифам. Однако, дефицит будет покрыт за счет перевозок текстильных изделий и

металлических частей, что в конечном счете приведет к росту общих доходов. При условии, что дополнительные доходы превысят краткосрочные переменные затраты за эксплуатацию дополнительных 390 вагонов, в интересах TRASECA предложить 20% скидку для получения гарантированных излишков.

Из Таблицы 2 видно, что в данном выводе учитываются относительные пропорции различных товаров в общих перевозках, осуществляемых указанным типом вагона. В данном случае, указанные пропорции должны различаться по химикатам, составляющим основную долю, а также текстильным изделиям, которые составляют самую незначительную часть.

Таблица 2. Реагирование спроса на 20% тарифную скидку (Евро). Случай 2.

Товар	Эластичность	Стандартный тариф 1.000		Дисконтированный тариф 800		Изменения Доходы
		Вагоны	Доходы	Вагоны	Доходы	
	1	2	3	4	5	6
Химикаты	0.8	700	700.000	812	649,600	-50.400
Металлические изделия	1.9	200	200.000	276	220,800	+20.800
Текстильные изделия	2.7	100	100.000	154	123,200	+23.200
Итого		1.000	1.000.000	1.242	993.600	-6.400

Из таблицы видно, что изменения в общем объеме доходов в результате применения 20% скидки носят отрицательное значение. Сумма, утерянная вследствие применения сниженного тарифа на многочисленные перевозки химикатов, превышает все дополнительные доходы, полученные за счет повышенного спроса на дополнительные перевозки всех трех видов продукции как реакция на применение скидки. В этом случае, 20% скидку предлагать не следует.

Следует отметить, что вышеприведенный вывод применим лишь в отношении тарифного снижения на 20%. В этом смысле необходимо также рассмотреть альтернативные расценки, прежде чем принимать окончательное решение по применению либо отказу от скидки. Так, в Случае 2 выше предложение 10% скидки приведет скорее, как показано в Таблице 3, к небольшому потенциальному росту доходов, чем к убыткам (хотя в данном случае потенциальная прибыль окажется недостаточной для того, чтобы покрыть даже 10% скидку). Аналогичные расчеты указывают на то, что применение скидки свыше предлагаемых 20% неоправданно.

Таблица 3. Реагирование спроса на 10% тарифную скидку (Евро). Случай 3.

Товар	Эластичность	Стандартный тариф 1.000		Дисконтированный тариф 900		Изменения Доходы
		Вагоны	Доходы	Вагоны	Доходы	
	1	2	3	4	5	6
Химикаты	0.8	700	700.000	756	680,400	-19.600
Металлические изделия	1.9	200	200.000	238	214,200	+14.200
Текстильные изделия	2.7	100	100.000	127	114,300	+14.300
Итого		1.000	1.000.000	1.121	1.008.900	+8.900

Из приведенных выше примеров следует, что связь между размером тарифных скидок, ценовой эластичностью различных видов товаров и уровнем изменений доходов далека от совершенства. Из них можно получить ясное представление о важности всестороннего анализа тех факторов, которые определяют ценовую эластичность спроса на основные виды товаров, перевозимых TRACECA. Необходимо, однако, помнить о том, что изначальная сфера применения скидок нуждается в дополнительном уточнении с учетом местных и временных факторов.

Приложение?

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ TRASECA. ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ МАРКЕТИНГА

Техническое задание

Задача Отдела Маркетинга

В задачу Центрального Отдела маркетинга входит поощрение спроса на транзитные услуги в целях повышения доходов железных дорог TRASECA посредством:

- 1) содействия транзитным услугам потенциальных клиентов TRASECA.
- 2) Выявление новых возможностей в бизнесе.
- 3) Выдвижение предложений по обеспечению гибкости применения транзитных тарифов TRASECA.

В условиях прежней советской железнодорожной системы и транзитные грузоперевозки и ценообразование осуществлялись централизованным образом. По этой причине, железные дороги не испытывали нужды в маркетинговых услугах, содействия в коммерческом ценообразовании. Однако, в новой конкурентной транспортной среде евроазиатских транзитных коридоров возросла значимость активной маркетинговой работы, выработки гибкой ценовой стратегии. Именно в этом направлении действует Центральный Отдел маркетинга.

Структура и персонал маркетинговой службы TRASECA

Учитывая международный характер железнодорожных транзитных перевозок, реализация соответствующих программ и ценовой стратегии на железных дорогах TRASECA, призванная привлечь дополнительные объемы перевозок, зависит в большей степени от всестороннего использования потенциала коридора TRASECA в целом, чем возможности соответствующих национальных железных дорог. Именно в этой связи было предложено, чтобы Центральный Отдел маркетинга функционировал на уровне Секретариата TRASECA, проводил регулярные встречи и заседания в Баку.

Кадровый персонал центрального отдела маркетинга должен включать высококвалифицированных специалистов в каждой из указанной выше сфере, включая лиц ответственных за разработку программ, коммерческого руководителя, эксперта по

ценообразованию, каждый из которых должен располагать всесторонними сведениями и личным опытом в своей области. Это, в первую очередь, должен быть специалист высшей квалификации в сфере маркетинга, желательно, но не обязательно, экспертом транспортного сектора. Коммерческий руководитель должен иметь всесторонние знания по всем аспектам транспортного сектора, включая транспортные затраты, непосредственный опыт работы в перевозках, желательно железнодорожных, иметь представление о тенденциях развития евроазиатских перевозок (было бы желательно, чтобы кандидат на указанную позицию совмещал в себе опыт работы в сфере коммерции и рекламно-пропагандистской деятельности). Эксперт в сфере ценообразования должен отбираться из числа лиц, имеющих опыт работы с тарифами, железнодорожными затратами. Кадры более низкой категории должны оказывать содействие в работе вышеназванным ответственным лицам, применять все свое умение для того, чтобы выполнять возложенные на них задачи.

В целях координации работы с Центральным Отделом маркетинга, принятием соответствующих решений, регулированием деятельности и т.д. назначается местный эксперт по маркетингу, который выступает своего рода посредником, ответственным за обратную связь с центральным офисом, предоставлении соответствующих сведений и данных по проводимой работе. В этом смысле эффективность сотрудничества между центральным и местным офисами можно неизмеримо повысить благодаря осуществлению периодической ротации национальных экспертов в Центральном Отделе маркетинга.

В настоящем Руководстве представлены основные направления и принципы работы Центральной и местной маркетинговой группы.

Функции Центрального Отдела Маркетинга

1) Содействовать развитию транспортных услуг TRACECA

В задачу Центрального Отдела маркетинга входит подготовка и распространение среди текущих и потенциальных клиентов, других заинтересованных сторон, пропагандистских материалов, описывающих содержание работы, в сфере применения транзитных услуг, предлагаемых TRACECA в соответствии с ТТТ. Центральный отдел маркетинга обеспечивает клиента соответствующими услугами, предоставляет им сведения, в которых они нуждаются, занимается распространением «Кодекса практической деятельности транспортника для выхода на рынок», осуществляет контроль над реализацией предложенных рекомендаций. Кроме того, центральный отдел маркетинга разрабатывает и постоянно расширяет базу

данных о потенциальных клиентах как в коридоре TRACECA, так и в Западной Европе, других промышленно развитых странах. Поддерживаются личные контакты с текущими и потенциальными грузоотправителями и экспедиторами стран TRACECA, осуществляется сотрудничество с местными специалистами в сфере маркетинга. Веб-сайт железных дорог TRACECA предоставляет сведения о транзитных услугах и тарифах и т.д.

2) Выявление сфер приложения деловой активности

Осуществляя регулярный мониторинг поступающих данных, коммерческое управление Центрального Отдела маркетинга занимается вопросами обработки и хранения всех данных по грузоперевозкам. Особый акцент делается при этом на анализе ценовой эластичности спроса на транзит ключевых товаров. На основе 1) интерпретации накопленных данных, 2) анализа технических и затратных сведений по ценообразованию и, наконец, 3) оперирования информацией, полученной от национальных экспертов по маркетингу, коммерческое подразделение центрального отдела определяет перспективные направления деловой деятельности, ведет плановый учет накопленных данных, привлекает потенциальных грузоотправителей и экспедиторов высоким качеством оказываемых транзитных услуг в рамках коридора TRACECA.

3. Гибкое ценообразование

Управление ценообразования занимается разработкой ТТТ, обеспечивающей гибкие подходы к проблеме ценообразования. В этой связи упор делается не только на коммерческие и транспортные данные, но и на сведения, периодически поступающие от бухгалтерско-учетных департаментов железных дорог TRACECA, благодаря чему обеспечивается высокая эффективность работы. Имеется собственная база данных, включающая в себя технические и операционные сведения.

Департамент ценообразования анализирует возможность потенциальных грузоперевозок с учетом эластичности цен, требований, предъявляемых к типу вагонов и т.д. В целях определения того, в какой степени возможны изменения в стандартных расценках ТТТ. Кроме того, проводится регулярный анализ данных о грузоперевозках с учетом изменяющихся условий работы и т.д. в целях выявления потенциальных возможностей увеличения чистых доходов. Рекомендации по гибкому ценообразованию будут представлены в тарифные отделы железных дорог TRACECA для утверждения и последующей реализации.