

Курс «Экономика транспорта»

В.В. Чепоров

доцент, к.ф.-м.н., кафедра учета и аудита

Тема 1. Транспортирование, цепочка поставки и экономика (4 часа)

1.1. 1990-ые: Декада изменений.

Глобализация бизнеса. Глобализация управляет диапазоном от приобретения и продаж до многостороннего международного распределения, производства и стратегии маркетинга, которые охватывают международные узлы производства, многократное хранение запасов, встречную торговлю в продаже продукции и так далее.

Дерегуляция транспортирования и изменяющаяся правительственная инфраструктура. Изменения включают дерегуляцию банковского дела и коммуникацию, дерегуляцию автомобильного транспортирования и изменения в Европейском Сообществе. Открытие экономики Восточной Европы и роспуска СССР. Североамериканское Соглашение о Свободной Торговле (NAFTA). *Организационные изменения в бизнесе.* Реструктурирование деловых организаций было фактором, воздействующим на логистику (слияния, приобретения, рычаги выкупа [LBO], планы по собственности акций у служащих [ESOP], дополнительные доходы, и т.д.). *Быстроизменяющиеся технологии.* Существенные ценовые сокращения для мощного компьютерного оборудования вызвали лучшее управление запасами, лучшее планирование оборудования, более эффективную оценку движений в транспортировании, и так далее. Технологические изменения в коммуникации улучшили качество. Интерфейс между коммуникационными технологиями и компьютерами - другая область, которая имеет огромный потенциал для логистики.

Концепция логистики. Логистика - процесс планирования, осуществления и управления результативным, эффективным потоком и хранением сырья, незавершенного производства, готовых товаров, услуг и связанной информации от точки происхождения к точке потребления (включая прибытие, отправление, внутреннее и внешние движения) с целью адаптации требованиям клиента.

Концепция Цепочки Поставки. Концепция управления цепочкой поставки - новейший толчок для многих организаций, пытающихся интегрировать бизнес-процессы между своими канальными партнерами. Управление цепочкой поставки объединяет продукцию, информацию и денежные потоки между организациями от точки происхождения до точки потребления с целью максимизации потребительского удовлетворения и минимизации затрат организации.

1.2. Транспортирование и экономика.

Транспортирование - создание утилиты места и время. Сокращение затрат транспортирования между пунктами А и В дает товарную "утилиту места". Концепция "утилиты времени" близка к утилите места. Спрос на специфический товар может существовать только в течение определенного периода времени. Транспортирование добавляет утилиту к товарам. *Концепция географической специализации*

предполагает, что каждая нация, государство или город производят продукты и услуги, для которых его капитал, рабочая сила и сырье является лучше приспособлены. Эффективное транспортирование также обеспечивает потребителя выгодой возрастания конкуренции. *Валовый национальный продукт. Пассажирское транспортирование* возросло относительно ВВП до недавнего времени. *Грузовое транспортирование* традиционно составляло от восьми до девяти процентов от ВВП в США. " Модальное разбиение " является полезным аналитическим инструментом в изучении транспортирования. Эта концепция делит транспортирование на пассажирском или грузовом рынке согласно основным режимам транспортирования. *Значение Окружающей среды.* Качество воздуха, кислотный дождь, глобальные изменения климата, качество моря и воды, шум. *Современное транспортирование.* Спрос на транспортирование, единицы измерения спроса (тонно-миля - негомогенная единица, пассажиро-миля - гетерогенная единица), уровень агрегирования, эластичность спроса. *Грузовое транспортирование.* Сервисные компоненты грузового спроса (транзитное время, надежность, достижимость, способность, защита). *Пассажирское транспортирование* (деловое путешествие, путешествие в каникулы, персональное путешествие, городской транзит). Пассажирские характеристики спроса (расстояние и скорость, стоимости оборудования для развлечения и внимания, терминалы, жалобы и опыт)

1.3. Регулирование транспортирования (Примеры США)

В Соединенных Штатах, правительство влияет на действия бизнеса многими различными способами. Степень влияния в деловой деятельности изменяется от обеспечения юридической основы и структуры, в которой бизнес работает, до правительственной собственности и управления. Управление, осуществляемое правительством может принимать одну из нескольких форм. Основная форма - поддержания или предписания конкуренции — например, антимонопольные действия правительства. Во вторых, правительство может заменять регулирование на конкуренцию, как оно делало в транспортировании. Третье, правительство может принимать собственность и прямое управление, как это сделано с Американской почтой. Межгосударственная Комиссия Торговли (ICC) (После 1995 - Внешний Совет Транспортирования (STB)). ICC осуществил законодательные, судебные и исполнительные полномочия. Министерство транспорта, Гражданская Совет Аэронавтики (CAB) - 1938, Федеральная Морская Комиссия (FMC) - 1961, Федеральная энергетическая комиссия (FERC). *Правила техники безопасности* установлены для управления операциями, квалификацией персонала, транспортными средствами, оборудованием, часами обслуживания транспортных средств и т.д. Федеральное управление авиации, Федеральная администрация магистралей, Национальная администрация безопасности движения на магистральных, Федеральная администрация железной дороги, Офис транспортирования опасных материалов, Национальной совет безопасности транспортирования.

Тема 2. Краткий обзор операций видов транспорта. (16 часов).

2.1. Автомобильный транспорт.

Типы автотранспорта. Автотранспорт для найма и частный. Транспорт " для найма " обеспечивает услуги общественности и взимает плату за обслуживание. Частный транспорт обеспечивает обслуживание промышленности или компании, которая владеет или арендует транспортные средства, и таким образом не взимают плату, но очевидно несет затраты. Транспорт для найма может быть местным или междугородным. Транспорт для найма освобожден от экономического регулирования. Он получает этот статус (свободный от экономического регулирующего управления) по типу буксируемого товара или по характеру его операции. С отсутствием экономического регулирования законы рынка определяют расценки за услуги и число предлагаемых транспортных средств. Другое важное различие для транспорта - нагруженный грузовик (TL) и " менее, чем нагруженный грузовик " (LTL). Транспорт нагруженного грузовика обеспечивает обслуживание грузоотправителей, которые предлагают достаточный объем. *Рыночная Структура.* Грузовики " для найма " и частные, прежде всего транспортируют изготовленный в больших количествах продукты. *Конкуренция.* Автотранспорт в США энергично конкурируют друг с другом за груз. *Операционные и сервисные характеристики.* Типы транспортных средств. Терминалы (погрузки и поставки, перегрузки, задержки). *Структура стоимости.* Постоянные и переменные компоненты стоимости. Структура стоимости промышленности автотранспорта состоит из высокого уровня переменных затрат и относительно низкого уровня постоянных затрат. *Финансирование.* Пользователи магистралей оплачивают строительство, обслуживание и охрану магистралей через налоги пользователей магистралей.

2.2. Железные дороги.

В 1997, железные дороги транспортировали около 39.2 процентов от общего количества междугородных тонно-миль транспортируемых всеми. В фактическом сравнении, рельсовые тонно-мили продолжали увеличиваться и железные дороги являются еще самым большим перевозчиком в терминах междугородных тонно-миль.

Конкуренция. Железные дороги были доминирующим режимом транспортирования до Второй мировой войны; теперь перед промышленностью встала интенсивная межмодальная конкуренция и выборочная внутримодальная конкуренция.

Внутримодальная. Сегодня только несколько железных дорог обслуживают специфическую географическую область. Эта ситуация вызывает олигополистическую структуру. Барьеры к входу существуют из-за больших капитальных затрат и постоянных затрат и, следовательно, ценообразование может управляться существующими фирмами. При тенденции слияния внутримодальная конкуренция была уменьшена. Грузоотправители теперь заинтересованы в том, чтобы имелась достаточно эффективная внутримодальная конкуренция для сохранения конкуренции "железной дороги с железной дорогой".

Межмодальная. Относительная рыночная доля железнодорожной междугородной тонно-мили устойчиво снизилась из-за увеличенной межмодальной конкуренции. Правительство внедряло экстенсивную местную и национальную

дорожную систему, включая межгосударственную сеть, для использования автотранспорта. *Слияния компаний.* Исторически многие слияния компаний имели место в промышленности железных дорог и размер остающихся курьеров соответственно увеличился. *Предметы потребления.* (Уголь, химикаты и близкие продукты, продукция ферм, автомашины и оборудование, продовольствие и родственные продукты, неметаллические продукты).

Оборудование. Структура стоимости. Постоянные затраты. Структура стоимости промышленности железных дорог состоит из большей доли косвенных постоянных затрат. Эта ситуация существует, потому что железные дороги, наряду с трубопроводами, являются единственными режимами, которые имеют и поддерживают свою собственную сеть и терминалы. Главный элемент стоимости, который несет промышленность железных дорог и не найден в структуре стоимости других режимов (исключая трубопроводы) - операции обслуживания и собственность "права пути". Другая главная компонента - обширные инвестиции в частные терминальные средства. Трудовые затраты - самый большой одиночный элемент переменных затрат для железных дорог. Топливо и издержки электроэнергии - следующая самая большая группа переменных затрат. Вместе эти две категории составляют главную часть переменных затрат. *Экономика Масштаба.* Железные дороги имеют высокий уровень постоянных затрат. Развитие любой железной дороги требует очень большой капитальной инвестиции из-за затрат, понесенных при покупке земли, прокладке дорог, формировании мостов, обеспечении терминалов. Кроме того, инвестиция оборудования существенна. Все затраты расцениваются как переменные в длинном периоде, потому что с увеличением движения вместимость достигается и новая инвестиция необходима для нового оборудования. Однако, т.к. железные дороги настолько большие и средства длительны, что короткий период может быть длительным периодом времени. *Характеристики промышленности железных дорог:* Общие сервисные характеристики, Инвестиции / капитальные затраты, структура затрат, простота входа, структуры рынка, пути, на которых они конкурируют. Типы предметов потребления. Число курьеров. Рынки на которых они конкурируют. Конкуренция с автотранспортом; грузоотправители оптовых продуктов, высокие инвестиций / оборудования, дороги. Высокие постоянные затраты, низкие переменные затраты. Олигополия / монополия. Цена (внутримодальная) и сервис (межмодальный). Малое число больших курьеров.

2.3. Внутренние водные курьеры.

Число и категории курьеров. Подобно автотранспорту, первая главная классификация внутренней водной индустрии курьеров - между "наемным" и частным транспортом. Регулируемые водные перевозчики классифицируются как обычные и контрактные перевозчики. Перевозчики, которые работают на внутренних водных путях, классифицируются как внутренние водные перевозчики. Прибрежные перевозчики работают в портах обслуживания побережной Атлантики или Тихого океана или Мексиканского залива (для США). Межприбрежные курьеры транспортируют груз между Восточным Побережьем и Западными портами через Панамский канал. *Конкуренция.* Водные перевозчики энергично конкурируют за

движение с другими режимами и, в ограниченной степени, с другими водными перевозчиками. Довольно маленькое число водных перевозчиков выявляет ограниченную степень конкуренции среди них. Главная водная конкуренция - с двумя другими режимами - железной дорогой и трубопроводами. Водные перевозчики конкурируют с железными дорогами за движение сухих оптовых предметов потребления типа зерна, угля, и руд. В очень ограниченной степени, водные перевозчики конкурируют с грузовиками. В большинстве случаев, грузовики используются, чтобы преодолеть ограничения достижимости водных курьеров. *Операционные и сервисные характеристики:* предметы потребления, длина, размер загрузки, дешевый сервис, скорость сервиса, достижимость, обработка груза в пути, высокая стоимость упаковки для защиты.

Типы Транспортных средств. Терминалы: Водные терминалы курьеров часто обеспечиваются общественно. Эффективная обработка, передача груза от одного режима к другому, средства хранения - свойства терминала. *Структура Стоимости:* основная структура стоимости состоит из высоких переменных затрат и низких постоянных затраты. Подобно автомобильным и воздушным курьерам, водные курьеры не обеспечивают свои собственные магистрали ("право пути"). Водные пути обеспечиваются природой (кроме каналов), но поддерживаются, улучшаются и управляются правительством. Главные переменные расходы - эксплуатационные расходы, операционная аренда и обслуживание. Водные курьеры покупают страховку, чтобы застраховаться от риска потери и ущерба от сил природы. Тип предметов потребления, перемещенных многими внутренними водными курьерами (типа основного сырья) уменьшает их риск ответственности от ущерба.

2.4. Воздушные курьеры.

Авиалинии - уникальная и важная группа курьеров, которые удовлетворяют некоторые специфические потребности в нашем обществе. Воздушные курьеры могут быть сегментированы в курьеры "для найма" и частные курьеры. Курьеры "для найма" обсуждаются согласно типу обслуживания (всегрузовой, воздушное такси, чартер и международный) и ежегодному доходу. *Конкуренция* (Межмодальная и внутримодальная) Воздушные курьеры сталкиваются с ограниченной конкуренцией из других режимов для пассажиров или груза. Воздушные курьеры имеют преимущество в обеспечении чувствительного ко времени, дальнего движения людей или груза. Авиалинии конкурируют до некоторой степени с промышленными автоперевозками для движения высокоценных товаров. Конкуренция в расценках и обслуживании среди воздушных курьеров очень интенсивная, даже при том, что число курьеров маленькое. Курьеры могут также иметь избыточную вместимость (слишком много рейсов на маршруте) и пытаться привлечь пассажиров, выборочно понижая платы за проезд, чтобы заполнить пустые места. *Сервисная конкуренция.* Конкуренция в обслуживании на авиалинии имеет много форм, но первичное сервисное соревнование - частота и настройка рейсов на маршруте. Воздушные курьеры пытаются дифференцировать свой сервис через рекламу пассажирских удобств. *Грузовая конкуренция.* Для грузового обслуживания конкуренция стала интенсивной. В результате окончательной дерегуляции воздушные курьеры объявили

конкурентоспособные расценки, но эти расценки все еще выше, чем доступные у поверхностных курьеров. Конкуренция среди курьеров большая. Конкуренция за непассажирский бизнес станет даже большей, поскольку большее количество курьеров пытается устранить избыток вместимости, уменьшая пассажирские путешествия.

Операционные и сервисные характеристики: Главные (воздушное транспортирование доминирует " для найма ", рынок пассажирского транспортирования на длинную дистанцию.) Для чрезвычайных отгрузок стоимость воздушного транспортирования часто незначительна по сравнению со стоимостью отсрочки. Главное сервисное преимущество воздушного транспортирования - скорость. Это преимущество высокой скорости "терминал-терминал" было снижено уменьшенной частотой рейсов и скоплениями в аэропортах.

Длина и вместимость. Для пассажирского путешествия воздушные курьеры доминируют в дальних расстояниях. Вместимость самолетов зависит от их типа.

Достижимость и зависимость. *Оборудование* - несколько различных размеров самолетов в использовании, от маленьких пригородных самолетов до огромных. Авиакомпании имеют большой выбор оборудования. *Терминалы* воздушных курьеров (аэропорты) финансируются правительством. Курьеры оплачивают использование аэропорта. Кроме того, пользователи оплачивают налог на билеты и воздушные грузовые расходы. Терминальные расходы становятся все более и более высокими из-за пассажирского трафика.

Структура стоимости. Подобно автомобильным курьерам, структура стоимости воздушных курьеров состоит из высоких переменных и низких постоянных затрат. Относительно низкая структура постоянных затрат связана с правительственными инвестициями в аэропорты и воздушные трассы. Трудовые затраты составляют до трети общих эксплуатационных расходов. Авиакомпании нанимают людей с разнообразием навыков. Стоимость операций самолетов изменяется. Большие самолеты более дорогостоящие на час работы, чем малые самолеты, но стоимость мили полета более низкая для больших самолетов. Крупномасштабные воздушные операции имеют некоторую экономию масштаба, которая следует из-за более широкого использования самолетов большого размера или неделимых модулей. Другой фактор, отмечающий крупномасштабные операции для воздушных курьеров, - объединенная сеть коммуникаций, требуемая для факторов, типа средств управления и пассажирского резервирования. Ценообразование на авиалиниях для пассажирского обслуживания характеризуется скидками от полной платы за проезд. Ценообразование на груз зависит главным образом от веса и / или кубической меры.

2.5. Трубопроводы

Промышленность трубопроводов уникальна во множестве важных аспектов, включая тип буксируемого товара, собственность и видимость. Трубопроводы ограничены рынками, которые они обслуживают и очень ограничены в предмете потребления, который они могут буксировать. Кроме того, трубопроводы - единственный режим без обратного движения, т. е. они - однонаправлены по продуктам, которые двигаются только в одном направлении. Трубопроводы работают как общие курьеры. С некоторыми незначительными исключениями нефтяные компании являются владельцами нефтепроводов.

Операционные и сервисные

характеристики: Буксируемый продукт (нефть и нефтяные продукты, природный газ, уголь, химикалии). *Относительные преимущества.* Главное преимущество, предлагаемое промышленностью трубопроводов - низкие расценки. Второе важное преимущество в том, что трубопроводы могут обеспечивать функцию складирования, потому что их сервис медленный. Следующее положительное сервисное преимущество трубопроводов - их зависимость, они являются фактически незатронутыми погодными условиями, и они очень редко имеют механические отказы. Хотя сервисное время медленно, намеченные поставки могут быть предсказаны очень точно, уменьшая потребность в необходимых запасах. Кроме того, курьеры принимают полную ответственность за потерю без дополнительных расходов. *Относительные недостатки.* В некоторых случаях медленная скорость трубопровода может рассматриваться недостатком. Недостаток трубопроводов также в законченности сервиса. Часто, трубопроводы зависят от железных дорог и автомобильных курьеров для завершения поставки, которая добавляет затраты пользователям. Использование трубопроводов ограничено числом продуктов. Частота обслуживания, количество раз погрузки и поставка в течение специфического периода - характеристики интереса некоторых пользователей. С одной стороны, большие предложения (требования размеров отгрузки) и медленно скорость трубопроводов уменьшают частоту. С другой стороны, обслуживание предлагают 24 часа в день, семь дней в неделю. Технология операций препятствует маленьким размерам отгрузки. *Конкуренция.* *Внутримодальное* соревнование в отрасли трубопроводов ограничено множеством факторов. Во-первых, имеется маленькое число компаний. Промышленность - олигополическая в рыночной структуре, которая вообще ведет к ограничению ценовой конкуренции. Во вторых, экономика масштаба и высокие постоянные затраты вели к объединенной собственности трубопроводов с большим диаметром, потому что конструкция меньших параллельных линий не очень эффективна. Наконец, высокие капитальные затраты препятствуют дублированию средств в большой степени. *Межмодальная конкуренция.* Технически трубопроводы конкурируют с железными дорогами, водными и автомобильными курьерами. Однако, даже с этими формами транспортирования, уровень конкуренции ограничен. Наиболее серьезная конкуренция - в водных или танкерных операциях. Грузовики увеличили число продуктов, которые они перевозят и которые могут также нести трубопроводы. Однако автомобильный сервис скорее дополняет, чем конкурирует с трубопроводом. Трубопроводы могут быть сгруппированы в другие категории в дополнение к "наемным" и частным. *Структура стоимости.* Подобно промышленности железных дорог, промышленность трубопроводов имеет высокую пропорцию постоянных затрат с низким оборотом капитала. Высокие постоянные затраты и экономика масштаба помогают объяснять общий тип объединенной собственности и инвестиции в трубопроводы с большим диаметром. Трудовые затраты очень низки из-за высокого уровня автоматизации. Характер операции (одностороннее движение, ограниченный географический охват пунктов, ограниченные продукты и т.д.) обеспечивает небольшую возможность дифференциальных методов оценки. Расценки трубопроводов основаны "на баррели". Квоты для расценок - типичные "пункт -

пункт" или "зона - зона". Также требуются минимальные размеры отгрузки, обычно называемый предложением.

2.6. Межмодальные и специальные курьеры.

Межмодальное транспортирование. Межмодальное транспортирование вовлекает использование двух или более режимов транспортирования груза от происхождения до адресата, прежде всего с помощью "контейнера". Piggyback транспортирование включает движение автотрейлеров на платформе (TOFC) плюс контейнеры в платформе (COFC). *Контейнеризация.* Контейнер, который является ничем иным, как большой блок, в который груз загружен, улучшает эффективность обмена среди режимов. Водный контейнер включает две стандартных длины: 20 футовый (TEU или модуль эквивалента 20 футов) и 40 футовый (FEU или модуль эквивалента 40 футов). Контейнерные расценки указывались водными курьерами на TEU или FEU основе. *Трехстороннее транспортирование.* Эта тенденция к использованию внешних фирм для обеспечения поддержки логистики выросла из-за желания многих компаний концентрировать свои ресурсы на том, что они делают и оставлять другие неодолимые задачи этим специалистам. Они включают управление провайдеров на информационной основе или провайдеров на основе актива и операций. Фирмы на основе управления имеют тенденцию быть или грузоотправителем или консультантом, в то время как фирмы актива - фирмы арендодатели или курьеры. Каждая имеет свои собственные уникальные выгоды и должна рассматриваться в свете задач, которые будут выполнены для клиента. Провайдеры на основе информации в основном, но не исключительно, обеспечивают оплату грузового счета, аудит, отчеты и консультационные услуги. *Формы специального курьера.* Несколько специальных типов услуг курьера представляют существенную долю услуг транспортирования, покупаемых грузоотправителями. Эти формы транспортирования часто используют магистральные услуги из пяти основных режимов транспортирования. Поверхностные экспедиторы; воздушные грузовые экспедиторы; грузовые брокеры; ассоциации грузоотправителей; агенты и консолидаторы; операторы- владельцы; экспресс-обслуживание и услуги курьера.

Процесс Отгрузки.

Тема 3. Международное транспортирование (2 часа).

Степень и величина торговли. Североамериканское соглашение о свободной торговле (NAFTA). Международный процесс транспортирования. Соглашение продавец-покупатель. INCOTERMS. Подготовка заказа, документация, экспортная лицензия, документы на продажу, финансовые документы, таможенные документы, документы транспортирования. Международные провайдеры транспортирования. Океанское транспортирование, "бродяги", частные суда, воздушные курьеры (воздушная почта, экспресс или курьерный сервис, пассажирские курьеры, всегрузовые курьеры). Вспомогательные услуги (воздушные грузовые экспедиторы, международные грузовые экспедиторы, несудовые операционные общие курьеры (NVOCC), судовые брокеры, судовые агенты, земля, мини -, и микро-мосты). Расценки во внешнем транспортировании. Роль властей порта в международном транспортировании.

Тема 4. Частное транспортирование (2 часа)

Частный курьер или курьер "не для найма", не обслуживает широкую общественность. Скорее частный курьер обслуживает себя, буксируя свое собственное сырье и готовые изделия. Частное транспортирование в промышленности железных дорог берет форму частных дрезин, перемещающихся общей железной дорогой. Частное воздушное транспортирование, в отличие от других форм частных курьеров, используется экстенсивно, если не исключительно, для транспортировки людей. Частные самолета куплены и используются для обслуживания потребностей путешествия. Использование собственных или арендованных судов и барж весьма обычно в транспортировании оптовых, крупных продуктов. Частное водное транспортирование угля, руды, и нефти широко распространено. Частное транспортирование нефтепроводом существует в измененной форме, подобно железным дорогам. Частные промышленные автоперевозки - наиболее часто используемая и наиболее распространенная форма транспортирования в Соединенных Штатах. Первичные причины для фирмы, имеющей частные грузовики - улучшенный сервис и низкие затраты. В любом случае частный оператор пытается улучшить конкурентоспособность и доходность своей продукции. Частный грузовой флот позволяет фирме иметь большее управление и гибкость в ее системе транспортирования, так что это может быть ответом на потребности клиента, как внешних, так и внутренних. Для фирм, которые отправляют высокоценный и, следовательно, высокозатратный трафик, частная форма предоставляет возможность перемещения товаров по более низкой стоимости, чем курьеры "для найма". Частная индустриальная перевозка может производить сохранение в затратах транспортирования, потому что она устраняет прибыль курьера "для найма".

Тема 5. Менеджмент Курьера (8 часов).

5.1. Затраты и ценообразование в транспортировании.

Рыночные рассмотрения. Модели рыночной структуры (чистая конкуренция, совершенная монополия, олигополия, монополистическая конкуренция). Общее положение, классифицирующее рыночную структуру промышленности транспортирования, не может быть сделано, потому что необходимо рассматривать структуры в специфических рыночных областях. Ценообразование по затратам сервиса. Имеются две отдельных концепции в таком ценообразовании: базирование цен на средних затратах или базирование цен на предельных затратах. Ориентируемое на затраты ценообразование должно быть связано с определением предельных или переменных затрат. Ценообразование на основе величины сервиса иногда определяется как расходы, которые трафик несет. Одно обычное определение такой оценки в транспортировании - ценообразование согласно величине продукции, например, высокоценные изделия соответствуют высокой цене за их движение, и низкоценные предметы потребления соответствуют низким ценам. Свидетельство может быть найдено для доказательства этого определения при исследовании структуры классного тарифа на железных дорогах. Ценообразование на величине сервиса было определено как ситуация, в которой продавец устанавливает две или больше различных рыночных цен для двух или более отдельных группы покупателей,

по существу на тот же самый товар или сервис. Другое название данному ценообразованию - дифференциальное ценообразование. *Системы расценок при дерегуляции.* Уменьшенная роль бюро расценок в формировании расценок курьера закончилась множеством индивидуальных тарифов курьера. Специальные формы расценок появились в результате специальных факторов стоимости или для стимулирования некоторых видов отгрузки. В основной форме, эти специальные расценки появляются или как классовые или как товарные расценки. Расценки (характера отгрузки, LTL / TL, многократные автомобильные, побудительные, единицы поезда, на автомобиль и на нагруженный грузовик, любого количества, плотности). Расценки области, местоположение или маршрута, локальные расценки, объединенные расценки, пропорциональные расценки, дифференциальные расценки, расценки "терминал - терминал", групповые расценки. *Временные / сервисные структуры расценки.* Контрактная расценка, другие структуры расценок. *Ценообразование в управлении транспортированием.* Факторы, воздействующие на решения по ценообразованию. Главные решения по цене. *Установка цели ценообразования,* оценка спроса, оценка затрат, уровень цен и ценовые корректировки. Наиболее общие ошибки в ценообразовании. ABC - калькулирование. Структура затрат.

5.2. Управление отношениями.

Типы отношений покупатель / продавец. Тип 1 может быть описан как краткосрочные договорные отношения, которые требуют небольшой инвестиции со стороны любой стороны и которые имеют ограниченные возможности действий. Тип 2 партнерства могут быть описаны как договорные. Однако, эти контракты - более долгие по природе, могли бы требовать инвестиции от любой стороны и иметь большие возможности действий. Тип 3 партнерства - не имеет никакой формальной позиции. Активы в отношениях могут иметь объединенное владение и возможности действий. Тип 3 может быть отмечен в некоторых случаях между курьерами и фирмами в автомобильной промышленности. Объединенные венчуры представляют отличительный тип отношений между двумя фирмами, потому что результат отношений - создание другой фирмы. Эти отношения очевидно требуют инвестиций от обеих сторон. Доступность внешних поставщиков, эффективность затрат, экспертизы третьих сторон, обслуживания клиента. *Характеристики трехстороннего партнерства.* Планирование, связь, риск / совместное использование, доверие и блокирование, возможности отношений, финансовые инвестиции, будущая ориентация, организация / изменения культуры. Процесс переговоров. *Процесс предложения цены.* Переговорные факторы окружения (внешнее окружение: конкуренция, технология, политика, экономика, культура; организационная среда: организационный контекст, организационная структура, организационный климат; ведомственная среда: цели отдела, коммуникация отдела, ответственность отдела; среда персонала: персональные характеристики и индивидуальность).

Тема 6. Технология и стратегии (4 часа).

6.1. Информационный менеджмент и технологии

Информационные системы, источники информации, информационная технология (области приложения, типы технологии (всесторонняя, качество электронного обмена данных (EDI), автоматический ID: нанесение штриховой кодовой метки на упаковку, дорожки и следы, Internet, планирование требований транспортирования, будущее: Internet (интеллектуальные приложения, прозрачный EDI, складирование данных)

6.2. Сетевые стратегии грузоотправителя / курьера.

Стратегия транспортирования грузоотправителя. Общая стратегия, малая стратегия отгрузки, оптовая стратегия отгрузки, стратегия прибытия, управление движением. Процесс выбора курьера. Линейные аспекты управления движением, штат и административные аспекты управления движением. Стратегии курьера. Операции, технология и оборудование, маркетинг, координация. Терминал: основной компонент системы транспортирования. Общий характер терминалов, терминальная собственности, типы терминалов, терминальные менеджерские решения.

Литература

1. J. Coyle, E. Bardi, R. Novack, Transportation. South-Western College Publishing, 2000;
2. U. Marchese, Lineamenti e problemi di economia dei trasporti, ed. Ecig, Geneva 1997;
3. E. Musso, C. Burlando, Economia della mobilita urbana. Utet, Torino, 1999.
4. International Journal of Transport Economics;
5. Transportation Research