



ООО «Морское строительство и технологии»



Тарифные события 2013 года

Дифференциация vs унификация

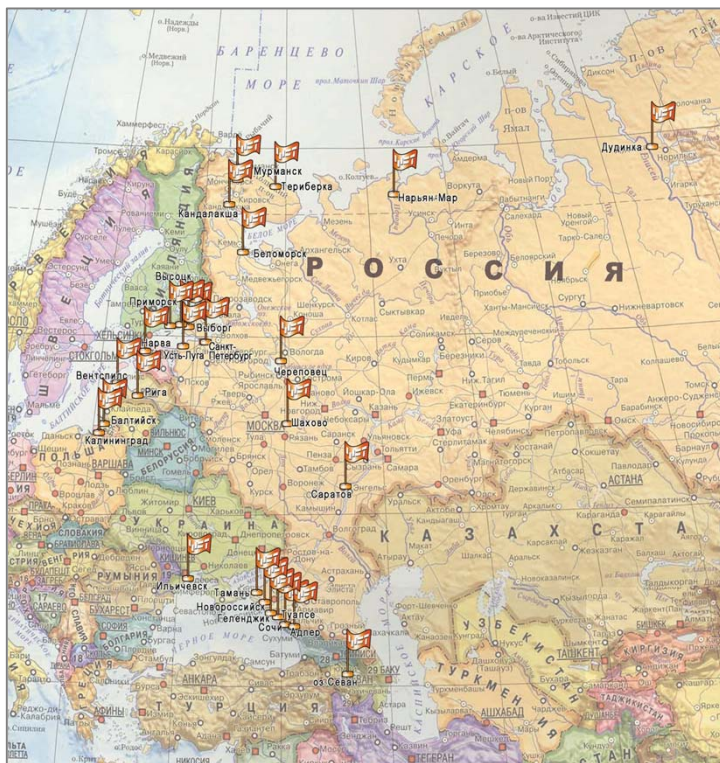
Oil TERMINAL 2013

*Каткова Софья Викторовна,
Руководитель проектов*

г. Санкт-Петербург, ноябрь 2013 г.

<http://www.morproekt.ru/>

- ❖ Предпроектные проработки различной глубины и сложности: бизнес-планы, концепции, декларации о намерениях, обоснование инвестиций;
- ❖ Проектирование:
 - универсальных и специализированных (контейнерных, навалочных, наливных и др.) портовых терминалов;
 - объектов транспортно-складского назначения (логистических центров);
 - гидротехнических сооружений (оптимизация конструкций);



- ❖ Авторский надзор и техническое сопровождение строительства;
- ❖ Генпроектирование;
- ❖ Консультационные и инженеринговые услуги;
- ❖ Обследование причалов, зданий и сооружений;
- ❖ Инженерные изыскания;
- ❖ **Маркетинговые исследования грузопотоков, оптимизация логистики предприятий, оценка коммерческой эффективности.**

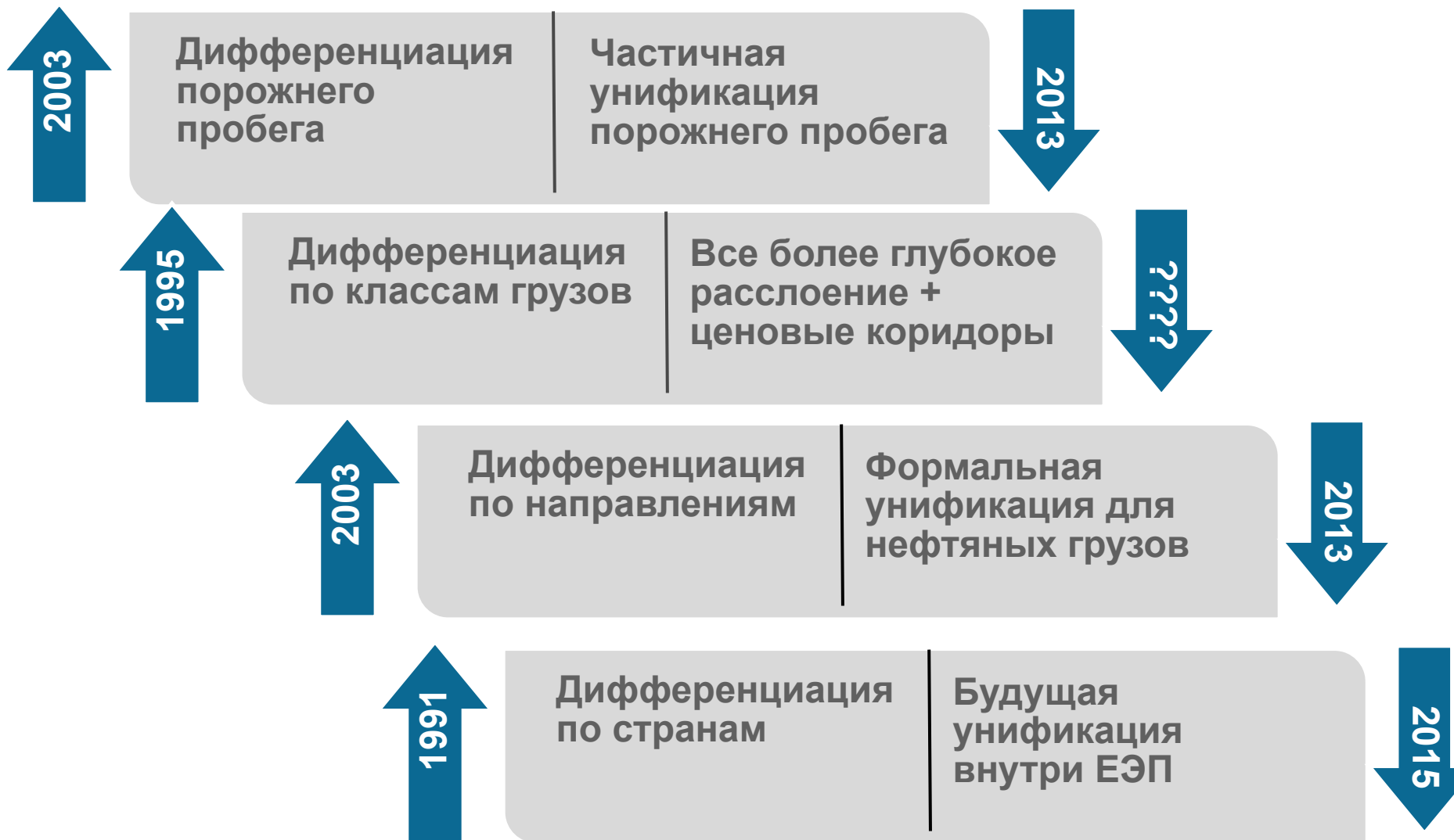


Тарифные темы 2013 года

- Унификация порожнего пробега
- Дифференциация между классами
- Унификация по направлениям
- Ценовые коридоры/ инновационные вагоны/скидки
- Решения ЕЭК «в пути» - новая гармонизированная тарифная методология



Дифференциация vs унификация





Унификация тарифов на порожний пробег

- В 2003 - решение о ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ платы за порожний пробег вагонов в зависимости от класса ранее перевозимого груза.
- Непопулярность решения / желание РЖД увеличить доходы от перевозок высокодоходных грузов.
- «ПЕРЕКОСЫ» в эксплуатации вагонов = для сети это означало вереницы пустых вагонов, очереди в припортовых карьерах и растущий объем сортировочной работы станций.
- в 2013 г. вернулись к прежней модели и внедрили УНИФИКАЦИЮ (выравнивание) тарифов на порожний пробег, но только на платформы и полувагоны. Цистерны и крытые вагоны пока в проекте (причина та же – финансовые убытки от выравнивания этих тарифов и при приближении уровней ставок за порожний возврат к уровню полувагонов)

Таким образом в Прейскуранте появились новые тарифные схемы 25 (1), 25(2) и 25 (3)и 26 (1)

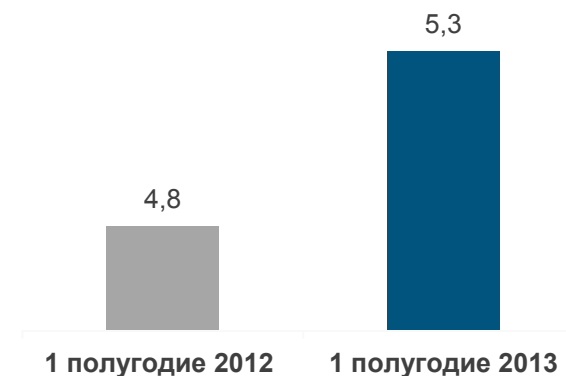


Последствия дифференциации порожнего тарифа – неэффективность использования инфраструктуры

- В силу неэффективности использования одних и тех же вагонов под другие грузы разного класса предприятия снизили возможности по сдвоенным операциям (оптимизации) ради **тарифных выгод**, а пострадали инфраструктурные объекты и предприятий и железнодорожных станций, которые получили двойную нагрузку на свои элементы (пути, локомотивы и пр..)
- Стабильные поездопотоки из порожних вагонов позволяют РЖД оптимизировать сортировочную работу.
- За первую половину 2013 года технических маршрутов, формируемых РЖД стало на 40 больше.

Тарифные решения в этом случае- инструмент решения технологической задачи и хорошо то, что:

- **грузовладельцы платить больше не стали,**
- **РЖД не потеряло доходы,**
- **а операторам планировать работу вагона стало просто легче**



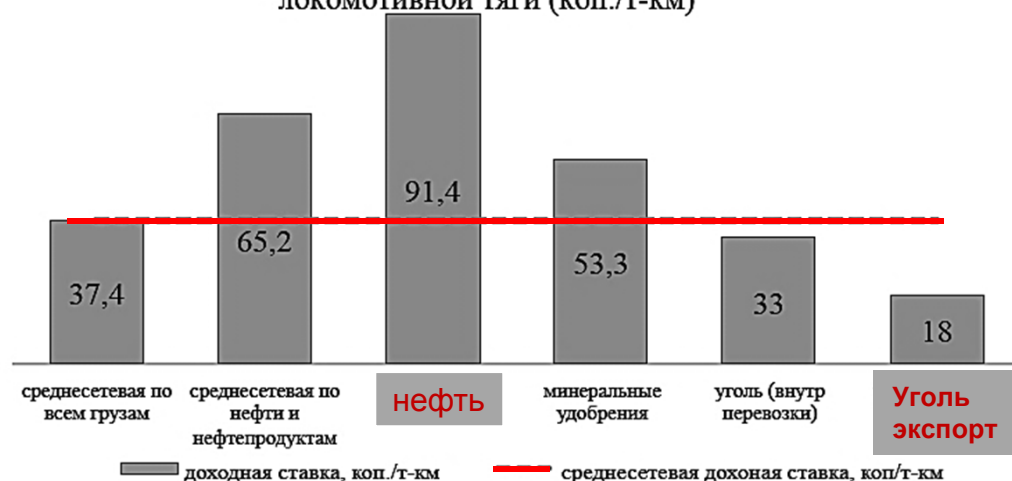


Дифференциация по классам

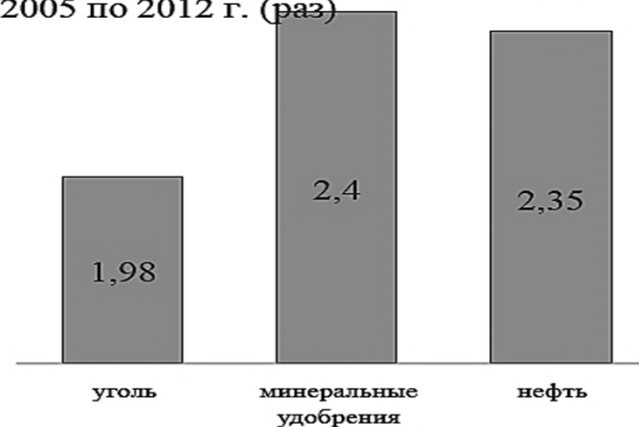
- ✓ **Перевозки нефтепродуктов прибыльны в отличие от перевозки некоторых грузов первого тарифного класса (уголь)**
- ✓ **Перевозка нефти в 5 раз выше доходности перевозки угля (экспорт).**
- ✓ **Перевозка нефтепродуктов в 2 раза выше среднесетевой себестоимости перевозок, а нефти в 3 раза.**
- ✓ **Перевозка угля на экспорт в 2 раза ниже среднесетевой себестоимости.**

Несбалансированность тарифной системы е ж е г о д н о увеличивается. Темпы индексации тарифов на перевозку нефти на 18% опережают темпы индексации на уголь

Доходная ставка ОАО «РЖД» за услуги инфраструктуры и локомотивной тяги (коп./т-км)



Темпы индексации тарифов по грузам с 2005 по 2012 г. (раз)



Источник :ИПЭМ



Динамика с 2004 г и структура грузов по классам

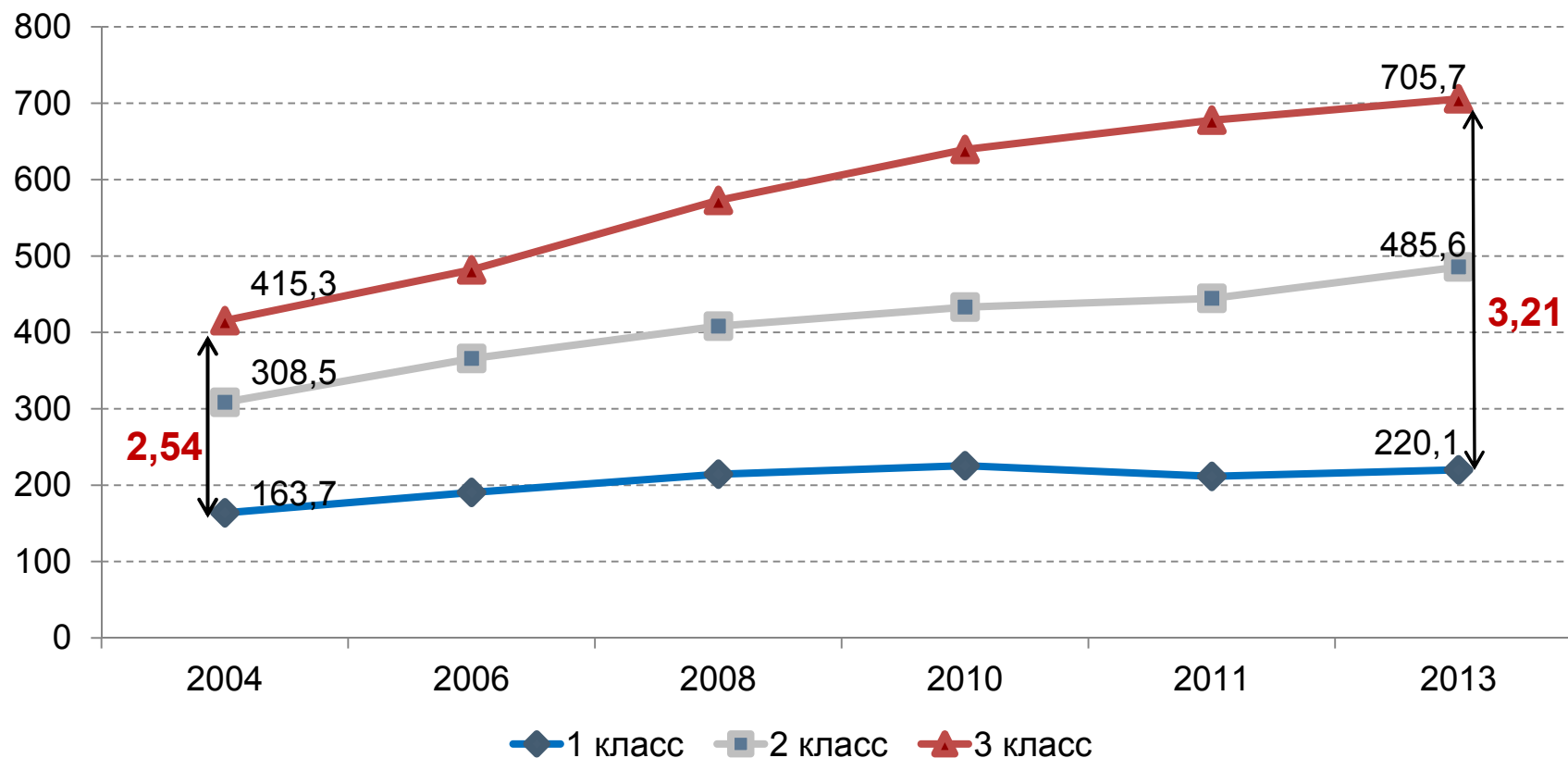


Источник: РЖД

Рост грузов 1 класса (уголь), снижение объемов 2 и 3 классов

С каждым годом «пропасть» увеличивается

Сравнение доходных ставок (руб/10ткм) на перевозки грузов различных тарифных классов



Источник: РЖД

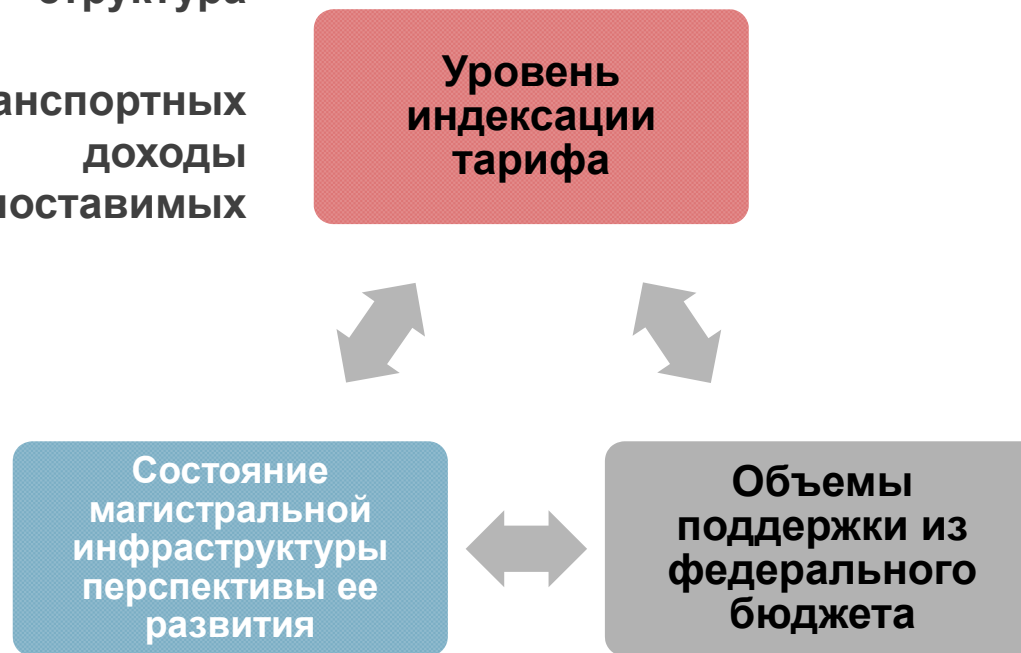
**Разрыв растет, но.... выравнивание не планируется.
Приказ о ценовых коридорах «позволяет» эти разрывы увеличивать**



Несбалансированность тарифной системы

- Высокодоходные грузы «уходят» на другие виды транспорта под воздействием конкуренции между другими видами транспорта
- Высокодоходные грузы замещаются низкодоходными (меняется структура перевозимых грузов)
- При сохранении прежних транспортных затрат у грузовладельцев доходы перевозчика снижаются (в сопоставимых условиях)

Не вмешиваясь в происходящие процессы и не изменяя регуляторной среды государство, осложняет себе задачу по нахождению компромисса между :



Вступление в силу приказа ФСТ «О ценовых коридорах»

- тарифные изменения, которые прогнозируются в рамках Приказа ФСТ России от 18 декабря 2012 г. N 398-т/3 г. "Об утверждении Правил и условий применения (установления, изменения) уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов (максимального и минимального уровней)»

...поставили новые задачи для анализа грузопотоков



Предварительный анализ Приказа ФСТ 398-т...

Этот документ касается многих аспектов перевозок по железной дороге...

...и в некоторой своей части он является

прогрессивным:

1. Появится инвестиционная составляющая тарифа
2. Стимулируется модернизация подвижного состава
3. Стимулируются прогрессивные технологии на транспорте и пр..
4. Отменена дифференциация порожнего пробега по классам груза
5. Определен порядок инвестиций в отдельные объекты ж.д. инфраструктуры, доступ к которым был затруднен для инвесторов и грузоотправителей.
6. Дана возможность привлекать на железную дорогу дополнительные грузы, **снижая** тарифную составляющую

...в некоторой своей части он является **негативным:**

1. все изменения прогрессивного характера будут выполнены за счет грузоотправителей
2. Они будут выполнены за счет грузоотправителей дорогих грузов, к ним мы относим **нефтепродукты и нефтехимию**
3. Они коснутся популярных направлений в морские порты, которыми пользуются экспортеры (это можно рассматривать и как позитив в части улучшений технологического характера)
4. Они коснутся внутреннего рынка нефтепродуктов в части общего подъема цены из-за *почти формульной* топливной составляющей в цене ж.д. тарифа
5. они будут волатильными и их придется все время прогнозировать и мониторить
6. что будет еще ?????



Что же произошло и что нас ожидает?

Расслоение тарифов для разных грузов, а теперь по новому приказу по ценовым категориям было и остается стержнем российской тарифной системы .

ВСЕГДА перевозка тонны газа была дороже аналогичной по весу перевозки тонны угля.

Привязка к уровню тарифа внутри цены груза выглядит как практически прямая формульная цена при перевозках по железной дороге. Точнее: прямая формула была бы проще... чем текущий вариант...

Возможно теперь к этому расслоению добавятся другие индивидуальные «накладки» :

- Надбавка за популярное направление.
- Надбавка за возможность вывоза с дороги отправления.
- Скидка на период сезонного снижения объемов

ФСТ докладывает о проведенной унификации по направлениям



Унификация тарифов раздела 2 и раздела 3 Прейскуранта №10-01 на перевозки грузов железнодорожным транспортом, независимо от вида сообщения (за исключением транзита)

Унификация тарифов на перевозку грузов независимо от вида сообщения проводится ФСТ России совместно с причастными федеральными органами исполнительной власти с 2006 года и ее завершение в соответствии с требованиями Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, заключенного 9 декабря 2010 г. между Правительством Российской Федерации, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан в рамках формирования ЕЭП, завершена к 1 января 2013



Унификация железнодорожных тарифов в рамках Таможенного Союза

1-Й ЭТАП (до конца 2012 года)

Переход на единые правила применения тарифов на территории ТС (вместо экспорта-импорта – внутренние перевозки, вместо транзита – экспорт-импорт). **Исключение 3 раздела Прейскуранта**

2-Й ЭТАП (2013 год)


Унификация тарифов в каждом из государств независимо от видов сообщения. Отмена исключительных тарифов (с 1 января)

3-Й ЭТАП (по мере сближения макроэкономических показателей и унификации структурных реформ)

Унификация уровня тарифов между государствами, единый Прейскурант Таможенного союза.

Прошедшие изменения таможенного пространства повлекло изменение рынка поставок ...но не все еще закончилось

Железнодорожные тарифы не являются ключевой составляющей в цене экспорта, НО ...

- 
- Их кардинальное изменение повлечет новые тенденции в распределении экспорта и поставок внутри ЕЭП
 - Их небольшое изменение переориентирует потоки...
 - Их временное изменение повлечет изменения, но чувствительность к этим изменениям текущих направлений неясна..
 - Их **любые** изменения повлечет изменения ставок перевалок в морских портах, так как они формируются на базе подходного ж.д. направления
 - Их **любые** изменения повлечет изменение уровня речных ставок, так как формирование речного фрахта происходит так же от альтернативного/базового ж.д. направления



2013 год – новый виток тарифной системы

Одной из важных целей тарифной системы РЖД должно бы стать увеличение **прозрачности и понятности** тарифов для клиентов за счет снижения числа коэффициентов и поправок, **упрощения** тарифных калькуляторов.

Но в настоящий момент - новый виток усложнения этих расчетов.

Теперь к ним необходимо добавлять еще процесс **мониторинга** всех введений согласно положениям Приказа и их своевременности.

А самое главное – необходимо делать **прогноз** с глубиной хотя бы один месяц.

Отраслевой анализ недостаточен: нужна общая картина грузопотоков и проецирование вводимых изменений на все железнодорожные перевозки



ЕЭК - наднациональный орган

к 2015 году необходимо подготовить

1. нормативно-правовую базу,
2. кодифицировать международные договора,
3. завершить работу над всеми соглашениями,
4. Разработать **единую транспортную политику** России, Казахстана и Беларуси
5. определить **транзитную** составляющую России, Казахстана и Беларуси в рамках интеграционных объединений.

Основные положения проекта концепции общей транспортной политики соответствуют принципам формирования ЕЭП и направлены на реализацию его основных четырех свобод: **свободы движения товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов.**

Концепцию транспортной политики разработали в к 01 мая 2013 г ,
Транспортную политику (проект) планируют - к 01 июля 2014 г.

01.01.2013 г

- Унификация тарифов по видам сообщений
- Предоставление организациям ж д транспорта по перевозке грузов права принятия решений по изменению тарифов в ценовых пределах
- **Установление исключительных тарифов на перевозку грузов по единым правилами и согласованию с Комиссией**
- Принятие Правил доступа к услугам инфраструктуры и Правил оказания услуг инфраструктуры
- Рассмотрение ЕЭК заявлений потребителей о нарушении их прав и интересов

01.01.2015 г

- Обеспечение доступа перевозчиков Сторон к услугам инфраструктуры



Найди отличия

Решения об изменении тарифов в рамках ценовых пределов, принятые ОАО «РЖД» с 01 января 2013 года

- Коэффициент к действующим тарифам на перевозки газового конденсата(код ЕТСНГ 226106) со станции **Лимбей** Свердловской ж.д. на станции Белое Море, Лужская Октябрьской ж.д. и Комбинатская Западно-Сибирской ж.д., а также возврат порожних вагонов из-под таких перевозок– 0,917
- Коэффициент к действующим тарифам на перевозки черных металлов(позиции ЕТСНГ 312-315, 321-324) со станции **Новолипецк** Юго-Восточной ж.д. на экспорт в направлении припортовых станций, расположенных на Северо-Кавказской, Октябрьской и Калининградской ж.д. - 0,882Суммарный объем перевозок черных металлов со станции Новолипецк Юго-Восточной ж.д. должен составлять при этом в 2013 году не менее 12,3 млн. тонн.


Решения об изменении тарифов в рамках ценовых пределов, принятые Белорусской железной дорогой с 01 января 2013 года

Согласно решению, санкционированному комиссией по тарифным вопросам БЖД, установлен ряд дополнительных скидок в виде понижающих коэффициентов к базовому тарифу:

- На перевозки легких нефтепродуктов - дизтоплива и бензина – 15 %. При этом определены расстояния перевозки, подпадающее под льготное положение.
- Для широкого набора нефтегрузов, включая тяжелые нефтепродукты,- 25%. Под это положение подпадают короткие маршруты перевозки -до 50 км включительно.
- На перевозки газойля - 22% (без ограничения по расстоянию).



МОРСТРОЙТЕХНОЛОГИЯ



г. Санкт-Петербург, ул. Политехническая, д. 29
Телефон: (812) 333-13-10, Факс: (812) 333-13-11
e-mail: mct@morproekt.ru www.morproekt.ru