



ООО «Морское строительство и технологии»



Последствия приказа ФТС «О ценовых пределах»: некоторые нерешенные вопросы тарифного регулирования

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

ООО «Морстройтехнология» (МСТ)

Профиль работы МСТ определяет наш подход к анализу логистики:

- **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 инжиниринговые услуги;**
- **Обследование причалов, зданий и сооружений;**
- **Инженерные изыскания;**
- **Маркетинговые исследования грузопотоков, оптимизация логистики предприятий, оценка коммерческой эффективности.**

Почему мы анализируем железнодорожные тарифы?



Опыт МСТ по анализу грузопотоков в 2012 году включал работы для различных заказчиков нефтяного сектора и позволил создать объемную (тонны) и ценовую модель логистики 2012 года для экспортных нефтяных грузов.

Логистика нефтепродуктов – в процессе трансформации

1. Проекты Транснефти с диверсификацией ДВ направлений переориентировали нефть на Дальний Восток
2. Еще два НПЗ присоединились к пулу поставщиков низкосернистого ДТ в Приморск и увеличили объем до 6,7 млн
3. Нефтепродукты тоже «смотрят» в восточном направлении, однако транспортная инфраструктура не позволяет принять желаемое количество.
4. Изменение режима налогообложения и введение технического регламента привело к существенным изменениям грузопотоков в России и ближнем зарубежье и переориентировало часть объемов в Среднюю Азию
5. Высокий рынок на Северо-Западе по отношению к Средиземноморскому позволяет Прибалтийским портам удерживать и наращивать объемы.
6. Увеличившиеся объемы светлых продуктов в Балтийских портах следует отнести к переориентации их с Черноморских портов.

Параллельно происходят тарифные изменения 2013 года....

Унификация тарифов на железнодорожные перевозки 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.

...и 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 железнодорожного производства...

...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 ?????

Последствия Приказа... имеют общесистемный характер

1. Ценообразование от стоимости груза не стимулирует повышения производительности на железнодорожном транспорте, но возможно поможет решить насущные инфраструктурные проблемы
2. Происходит усложнение тарифной системы, снижение ее прозрачности и понятности. Возникают дополнительные «надбавки»:
 - надбавка за популярное направление
 - надбавка за возможность вывоза с дороги отправления
 - скидка на период сезонного снижения объемов
3. Структурное изменение принципов ценообразования на транспорте
4. Перераспределение грузопотоков
5. Высокая волатильность на транспортном рынке и снижение горизонта прогнозируемости...

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

Изменение принципов ценообразования на транспорте



Из состояния стабильности ж.д. тарифы переходят в разряд «изменяющиеся переменные», которые нужно мониторить и проецировать на всю картину грузопотоков

Мониторинг

ПРЕСС-РЕЛИЗ

25 декабря 2012 г.

О тарифной политике в области грузовых железнодорожных перевозок по инфраструктуре ОАО «РЖД» на 2013 год.

Формирование системы мониторинга в 2013 году по перевозке унифицированных грузов

Для оценки влияния принятых в рамках унификации решений на тарифную нагрузку для пользователей транспортных услуг, а также с целью оценки планируемых и фактических доходов ОАО «РЖД» от перевозок грузов по унифицированному тарифу в 2013 году и формирования корректного прогноза доходов компании на 2014 год ФСТ России **предусмотрено проведение мониторинга** влияния принятых решений на доходную базу ОАО «РЖД» на базе данных о перевозках в 2012 году и **ежеквартально на базе данных о перевозках в 2013 году с учетом влияния принятых решений на объемы и структуру перевозок грузов.**

Остались вопросы...

1. Какая цена будет использоваться при определении доли транспортной составляющей? (внутренний рынок, FOB, DAF, CIF)
2. Каков срок действия ценовых пределов? Какова периодичность изменения уровня тарифов («в соответствии с регламентом, принимаемым субъектом регулирования»)?
3. Как может быть обеспечена публичность и прозрачность принятия решений по изменению уровня тарифов? (например, в связи с закрытыми данными о пропускной способности)
4. Каково определение «альтернативных маршрутов»?
5. Чтобы начать применять новое регулирование, необходимо иметь базу данных мониторинга глубиной минимум 3 года. Есть ли она?
6. Повышение общесетевых тарифов при ограничениях пропускной способности на период до 2 лет – почему 2 года? (пункт 15.4) Т.е. возможно финансирование отдельных участков за счет общего повышения тарифов? (отличие пунктов 15.4 и 25-26)

морстройтехнология



**Благодарю за
внимание!**

Телефон: +7 812 333 13 10

Факс: +7 812 333 13 11

e-mail: mct@morproekt.ru

www.morproekt.ru