



ООО «Морское строительство и технологии»



**Основные события 2012 года в  
распределении нефти и нефтепродуктов.**

**Новый этап рынка железнодорожных  
нефтеперевозок: прогнозируем  
последствия тарифных изменений**

*Каткова Софья Викторовна,  
Руководитель проектов*

*г. Москва, 23 апреля 2013 г.*

# «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.**

# Нефть, нефтепродукты и транспорт

1. Нефть. Распределение по бассейнам и структуре. Проекты Транснефти 2012 года. Переход на Восток и сокращение экспорта.
2. Нефтепродукты . Изменения в экспорте в 2012 году:
  - Мазут. Сезонность.
  - Вго. Зимняя Клайпеда
  - Дизельное топливо. Приращение Приморска
  - Бензины. Импорт из Белоруссии. Российский бензин - в Казахстан
3. Унификация тарифов в рамках ЕЭП.
4. Приказ «О Ценовых коридорах»- прогнозы последствий

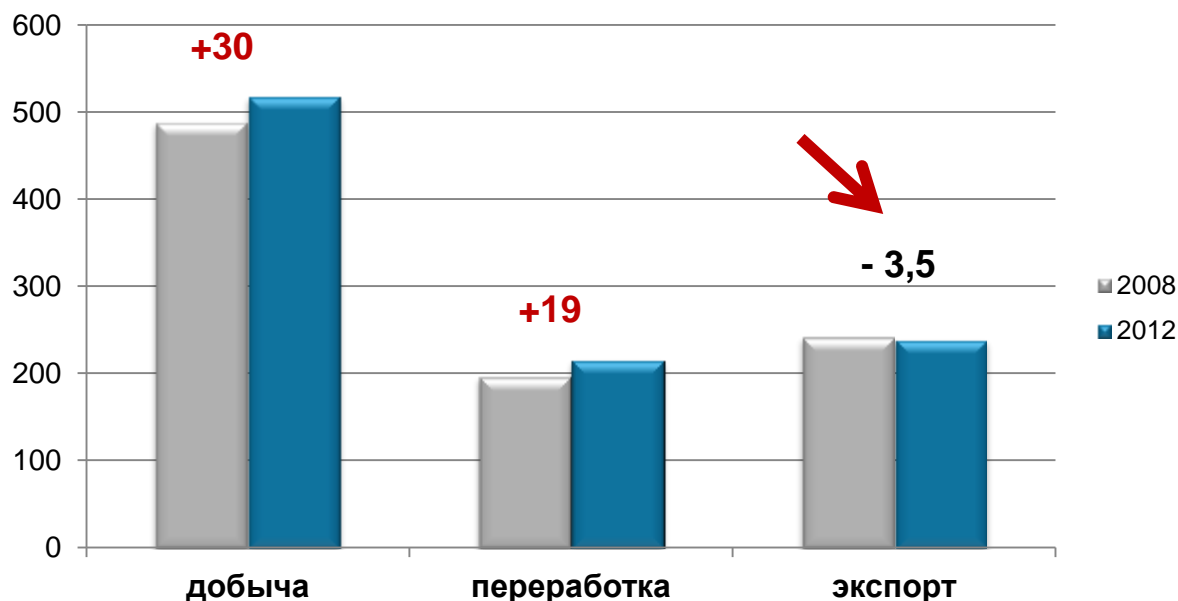
# Перераспределение объемов добычи между переработкой и экспортом

## За 5 лет...

Снижение доли экспорта в объемах добычи нефтяного сырья на 3,5 млн тонн с 2008 года. Это произошло за счет сокращения поставок в страны ближнего зарубежья.

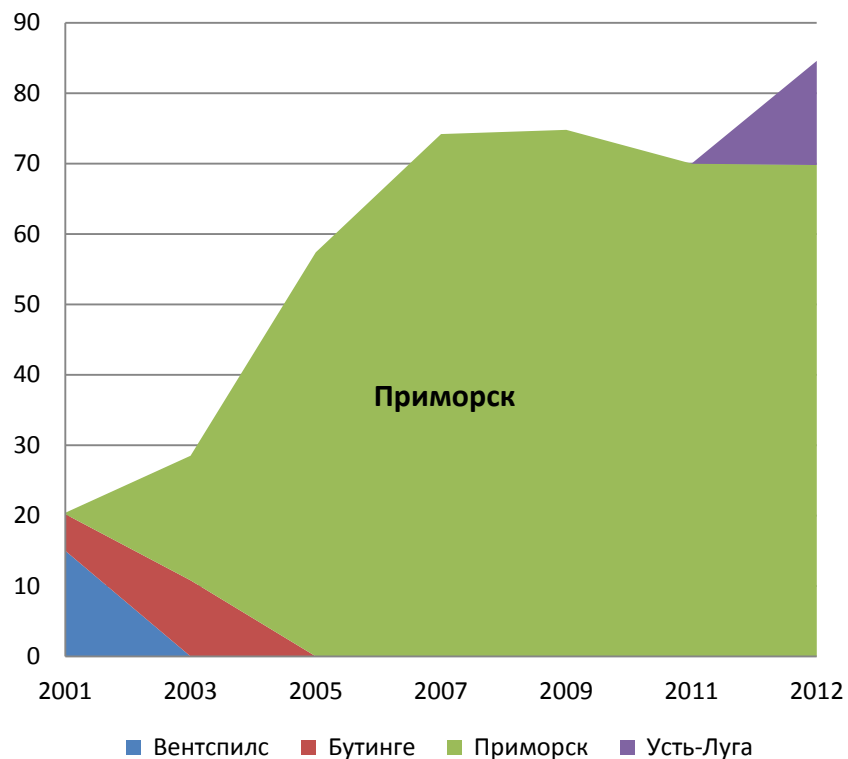
## В 2012 произошло основное сокращение экспорта...

Так экспорт нефти в Украину в 2012г. составил 0,7 млн. тонн вместо 6,0 млн. тонн в 2008г. (-88%). При этом увеличилась доля Казахстана в структуре российских поставок до 75%

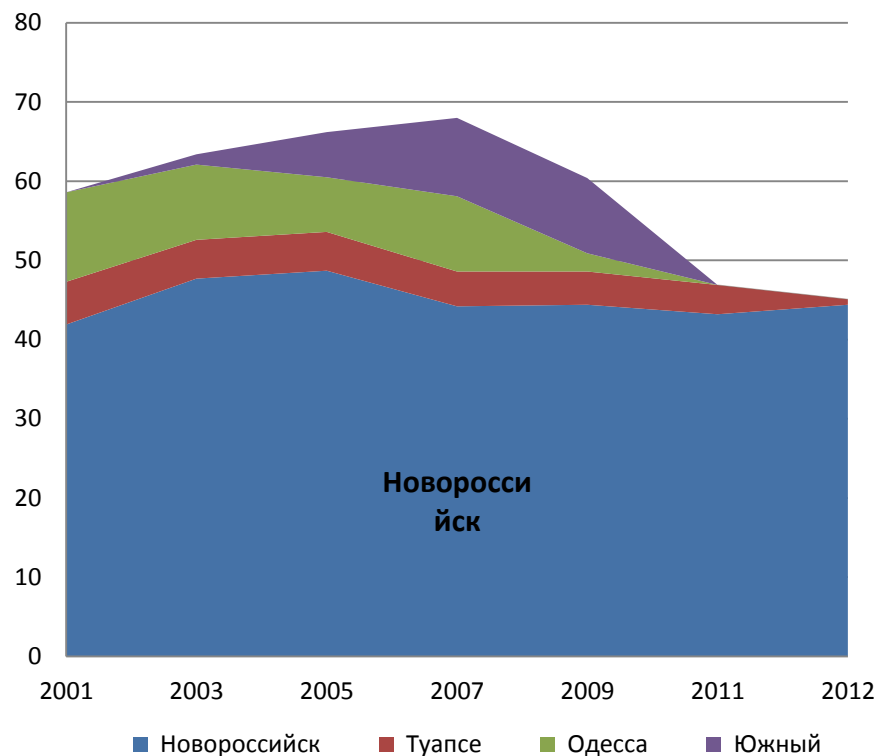


# Распределение нефти между Балтикой и Черным морем за 10 лет...

Экспорт и транзит нефти из Балтийских портов 2001-2012 г.г.



Экспорт и транзит нефти из Черноморских портов 2001-2012 г.г.



\* Данные по трубопроводным поставкам нефти марки Urals



# Проект ВСТО- перемещение объемов на восток



# СМНП «Козьмино»

- Объем перевалки нефти Восточной Сибири в спецморнефтепорту Козьмино, самом молодом на Тихоокеанском побережье России, в 2012 году составит **16,3 млн тонн.** (+1,1 млн тонн. К 2011)
- Увеличению грузооборота Козьмино способствует ввод в эксплуатацию в минувшем ноябре **второго причала**, порт стал принимать под погрузку сразу два танкера дедвейтом от 100 тыс до 150 тыс тонн.

Первая очередь ВСТО /Тайшет-Сковородино/ мощностью 30 млн тонн в год была введена в эксплуатацию в декабре 2009 года. Общая протяженность трубопровода ВСТО составляет 4740 км.

- Проектная мощность ВСТО составляет **50** млн тонн в год.

Основные показатели	
Объем перевалки	- 30 млн.т в год
Резервуарный парк нефтебазы	- 500 тыс.куб.м.
Дедвейт обслуживаемых танкеров	- 80 - 150 тыс.
Сроки реализации	- 2012 г.



период	труба	Ж.д.
ноябрь 2012	0,4	1,2
декабрь 2012	0,6	1,2
2013 г.	18,0	3,0

Ист. ОАО «АК «Транснефть»

# БТС-2 ( морской терминал в Усть-Луге) - 30 млн тонн





# 2012 год. Последние проекты ОАО «АК «Транснефть» повлияли на распределение объемов по бассейнам ...

## Изменения за 5 лет



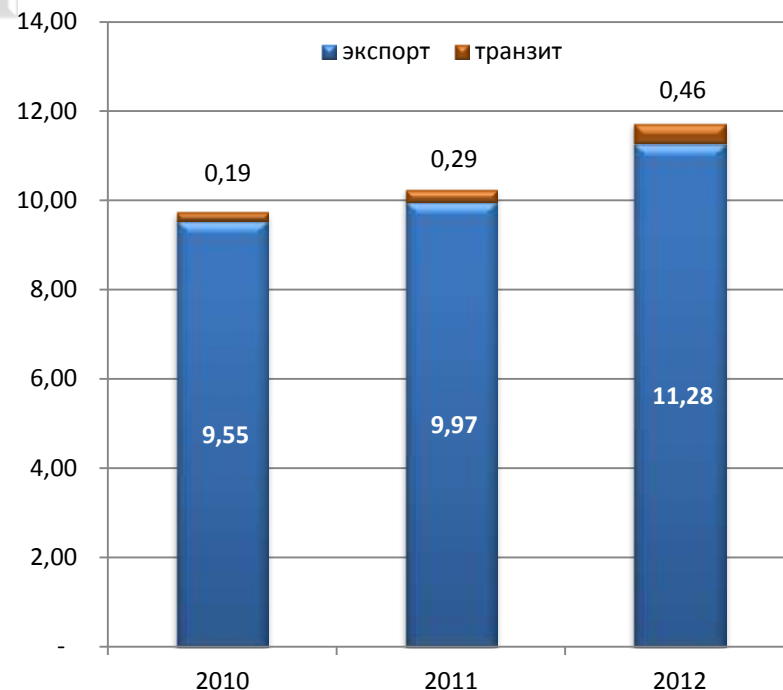
Ист. Кортес

1	ТС «ВСТО-1» (в т.ч. СМНП «Козьмино») (год ввода – <b>2009</b> )	Протяженность – <b>2694</b> км (1067/1220 мм) Нефтеперекачивающие станции – 7 шт. Резервуарный парк – 1150 тыс. куб. м
2	ТС «ВСТО-2» (в т.ч. расширение СМНП «Козьмино») ( <u>год ввода – 2012</u> )	Протяженность – <b>2046</b> км (1067/1020 мм) Нефтеперекачивающие станции – 9 шт. Резервуарный парк – 500 тыс. куб. м
3	Нефтепровод «Сковородино – граница КНР» (год ввода – <b>2010</b> )	Протяженность – <b>64</b> км (720 мм) Пункт сдачи приема нефти – 1 шт.
4	ТС «БТС – 2» (в т.ч. СМНП «Усть-Луга») ( <u>год ввода – март 2012</u> )	Протяженность – <b>1000</b> км (1067/1020 мм) Нефтеперекачивающие станции – 4 шт. Резервуарный парк – 400 тыс. куб. м

Ист. ОАО «АК «Транснефть»

# Распределение «нетрубных» объемов по направлениям экспорта и бассейнам

Всего 130,7 млн тонн, включая транзит через РФ



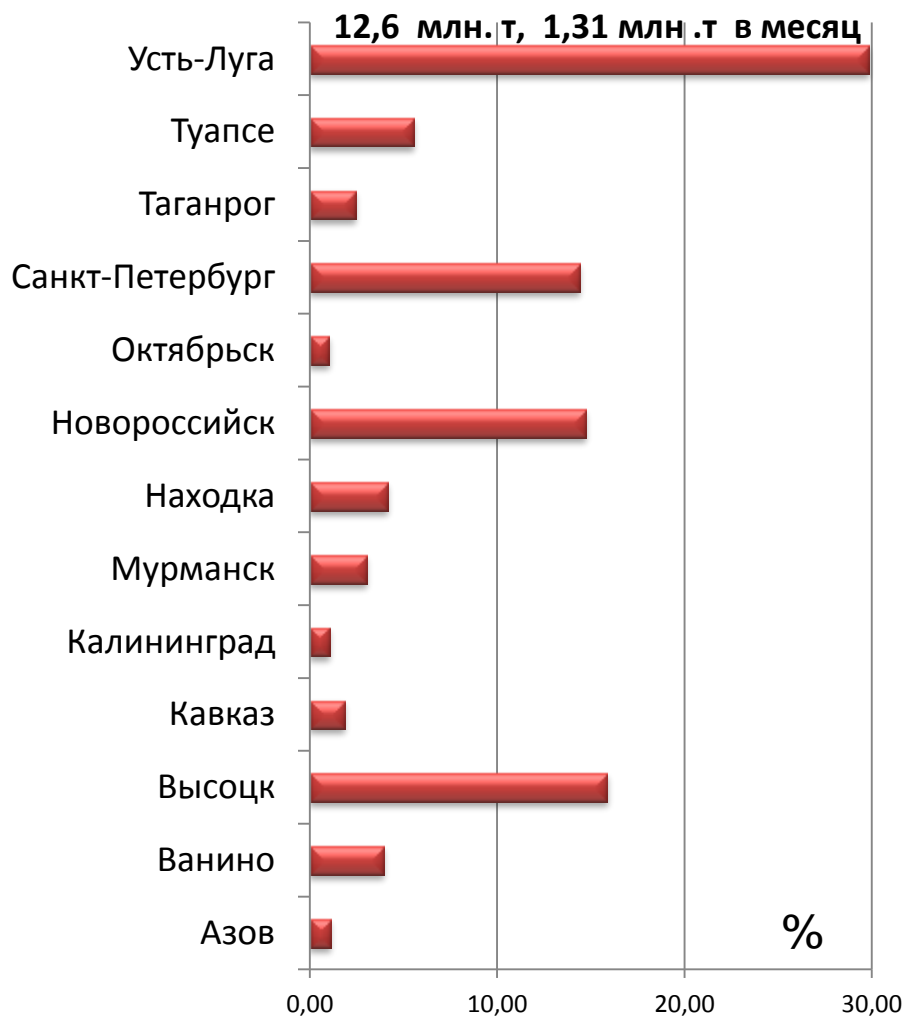
В общем распределении видно, что основная конкуренция лежит еще между Балтийским и Черноморским бассейнами

В 2012 году речной экспорт занял достойное место в общем объеме достигнув 11,3 млн тонн. В речном экспорте черноморское и балтийское направления конкурируют

# Мазут 2012 г.



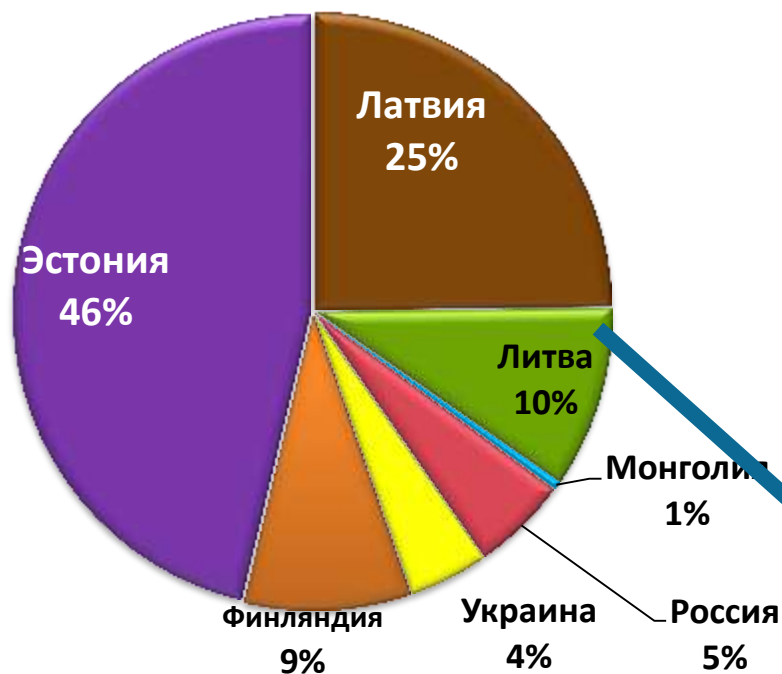
**Усть-Луга – безусловный лидер**



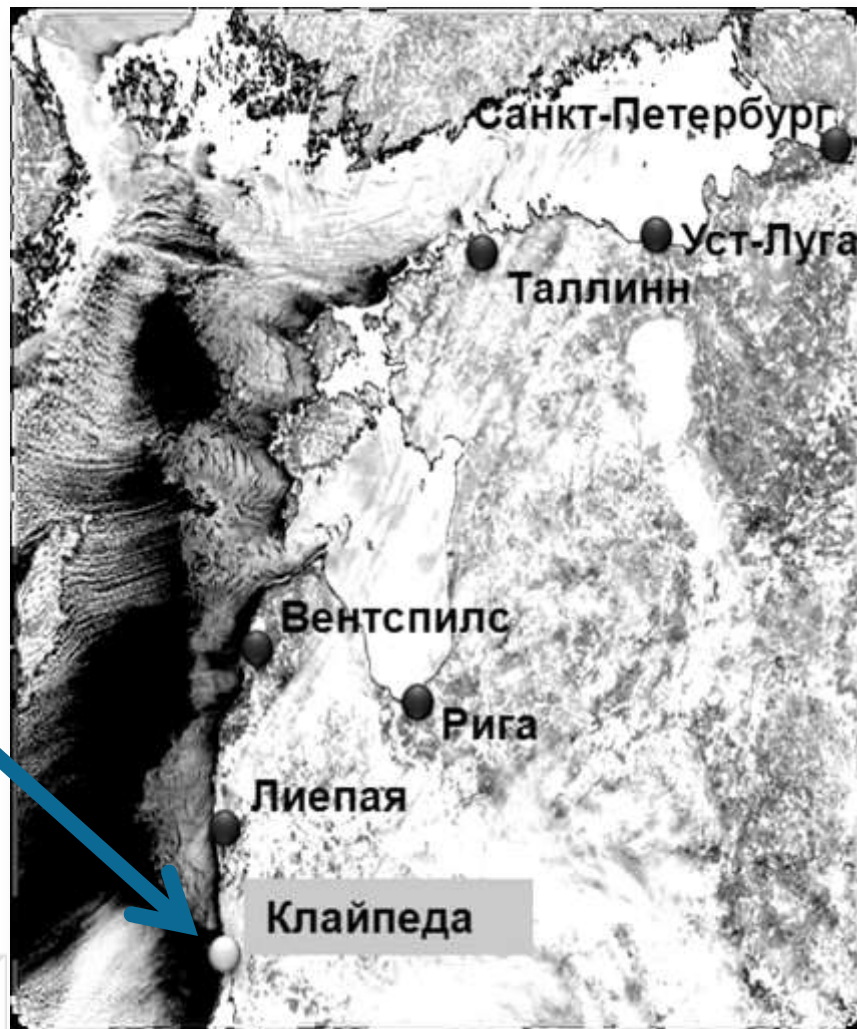
%

# ВГО - 2012

ВГО ориентирован на иностранные порты и 80 % объемов приходится на Эстонию, Латвию и Литву. В РФ только порт Кавказ начал работать с казахским ВГО- его доля -5%.

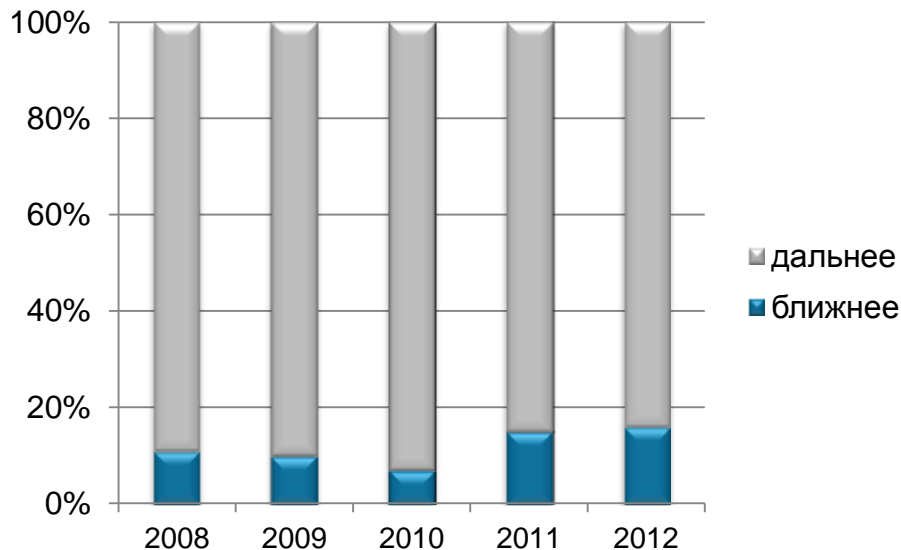


Однако, это не значит, что Россия не работает с ВГО....





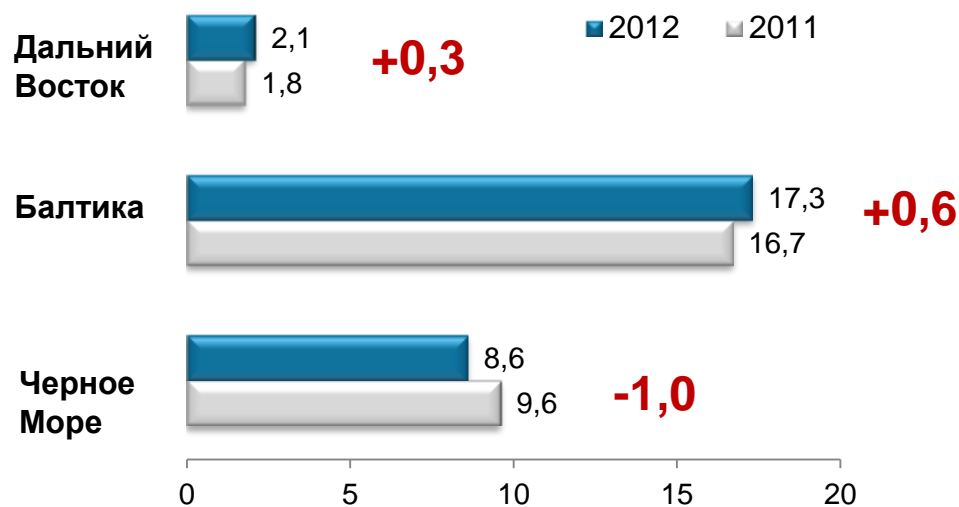
# Дизельное топливо. Прибалтика «осветляется»...



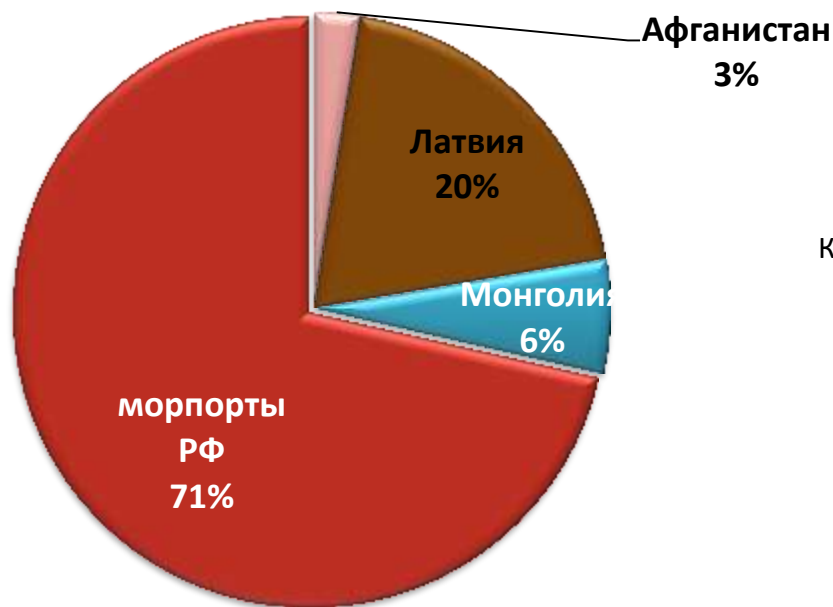
Экспорт уменьшился.  
Ближние поставки  
увеличились. Экспорт в  
Беларусь вырос на 89%

Самый значительный  
прирост по Приморску +1,3,  
Риге +0,6 и Калининграду +0,4

Снижение в Новороссийске и  
(-0,6) и Туапсе (-0,4)

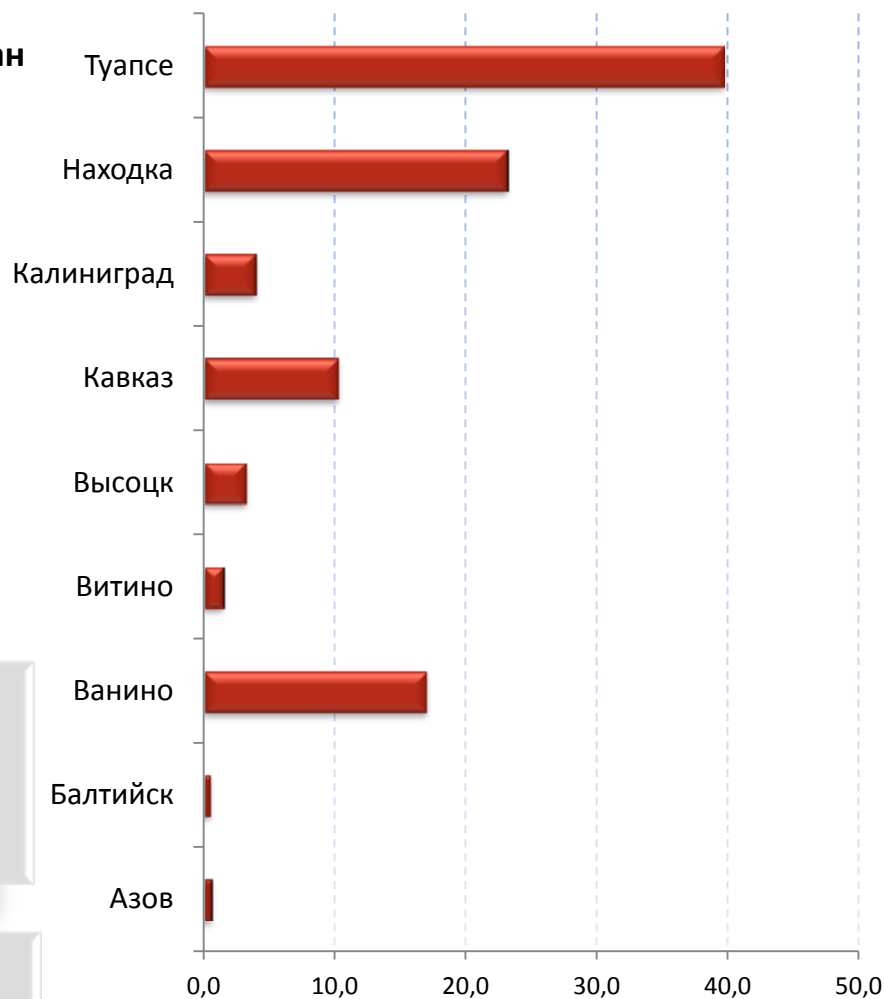


# Бензины моторные по железной дороге -2012 год



Производство бензинов выросло за 5 лет на 7,2%, однако доля экспорта уменьшилась на 20%. Часть объемов ушла в Среднюю Азию...

Надо отметить, быстрорастущий рынок Монголии по низкосернистому ДТ и бензинам



# Выводы

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 в 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.

**Однако прошедшие изменения в январе 2013 года ...**

## ...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**



# 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.

# 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 ??????

# 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...

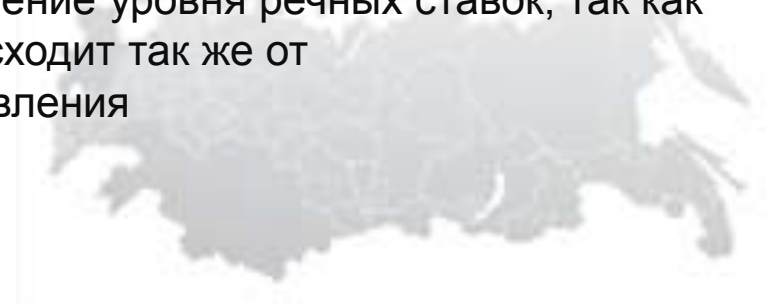
Возможно теперь к этому расслоению добавятся другие индивидуальные «накладки» :

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

# 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 **как еще неясно...**
- 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.

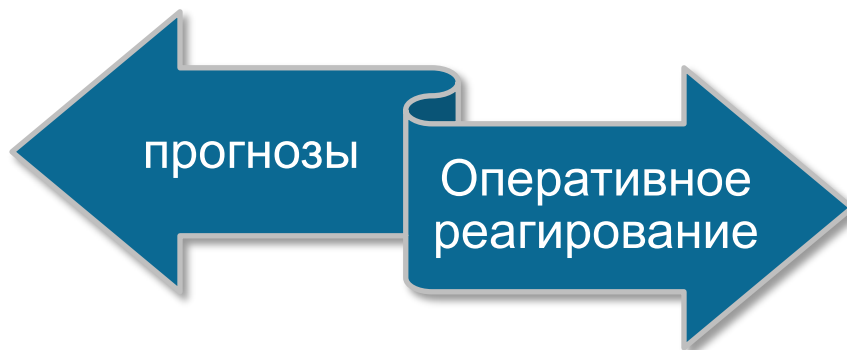
Теперь к ним необходимо добавлять еще процесс **мониторинга** всех введений согласно положениям Приказа и их своевременности.

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

# Вариативность железнодорожных тарифов может быть настолько «быстрой», что надо успеть среагировать оперативно

Блок стратегий, трейдеры должны быть **вооружены прогнозами**



Поменять экспортный порт, сменить покупателя, изменить ж.д. планы... **требуется время**

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.**

# Автоматизация расчетов по цепочкам

Для стоимостного анализа транспортных схем «Морстройтехнологией» разработана программа для автоматизации расчетов по уровню нэтбеков.

Функциональный состав программы:

Определить лучшие нэтбеки для каждого груза и каждой точки отгрузки



Моделировать относительную привлекательность транспортных схем при изменении уровня цен



Определить чувствительность вариантов к колебанию уровня цен и друг к другу.



Результатом является расчет стоимости альтернативных транспортных схем и чувствительность по отношению друг к другу.

# Достоинства МСТ как независимой аналитической компании...



- + МСТ предлагает объективную картину текущих распределений и корректных прогнозов.
- + Все последние работы МСТ включали элементы моделирования логистики с оптимизацией грузопотоков и были признаны интересными с точки зрения постановки задачи.



# MORSTROYTEKHNOLOGIA

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