

К вопросу о железнодорожных перевозках зерна. Позитивный опыт реализации третьего этапа реформы ОАО «РЖД»

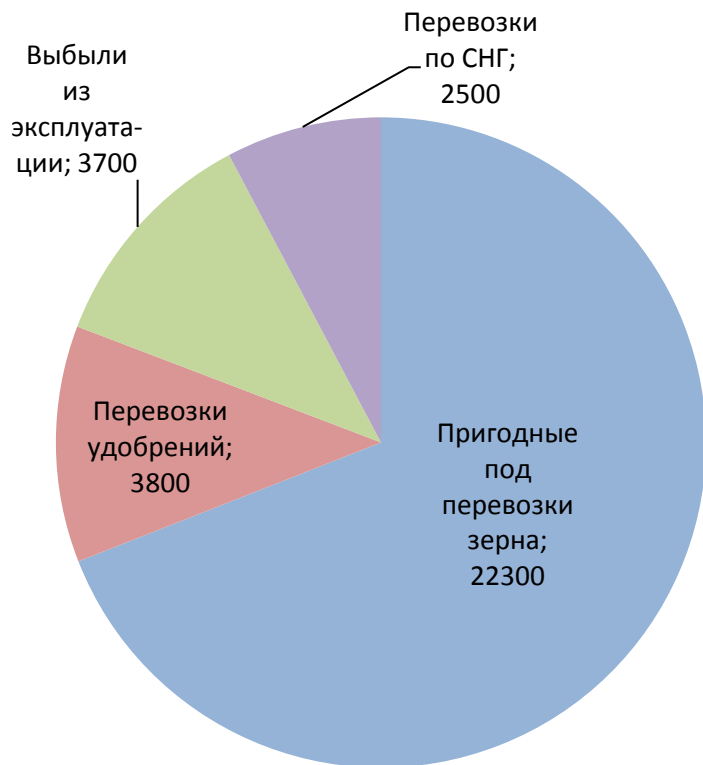
**Первый заместитель генерального директора ЗАО
«Русагротранс», член Совета директоров Российского зернового
союза, член Центрального Совета Агропромышленного союза
России, генеральный директор НП «КС МИАР» О.Н.Рогачев**

**XI Международный Зерновой Раунд
«Рынок зерна – вчера, сегодня, завтра»**

Кунду, Турция
30 июня 2010 г.

Предпосылки создания компании

**В 2009/10 году парк вагонов зерновозов насчитывал
34800 единиц**



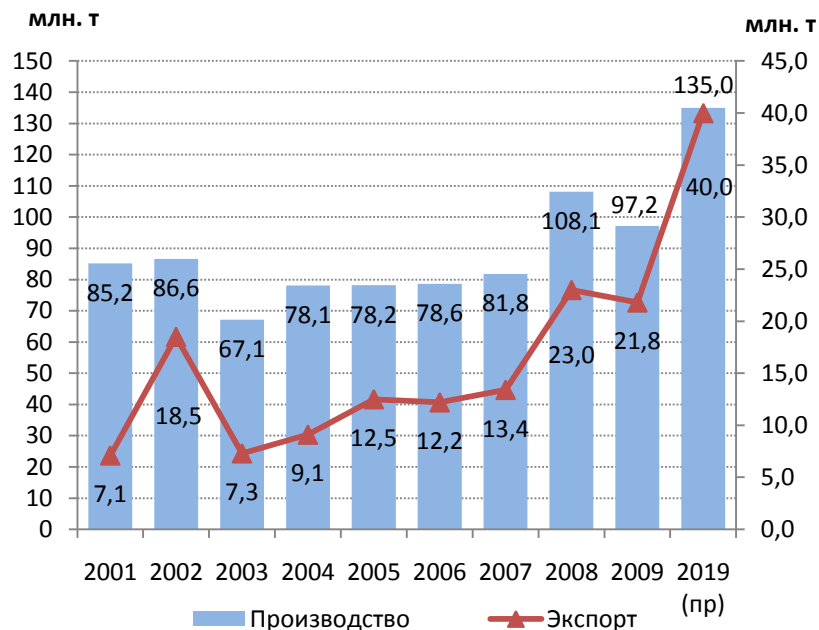
Железнодорожный инфраструктурный оператор ЗАО «Русагротранс» создан в рамках Третьего этапа структурной реформы Российских железных дорог, предусматривающий создание дочерних зависимых обществ ОАО «РЖД», специализирующихся на грузовых перевозках по видам груза, типу подвижного состава и направлениям перевозок.

Цель создания ОАО «Русагротранс» - эффективная организация железнодорожных перевозок зерновых грузов, направленных на реализацию планов Правительства РФ в области обеспечения продовольственной безопасности страны.

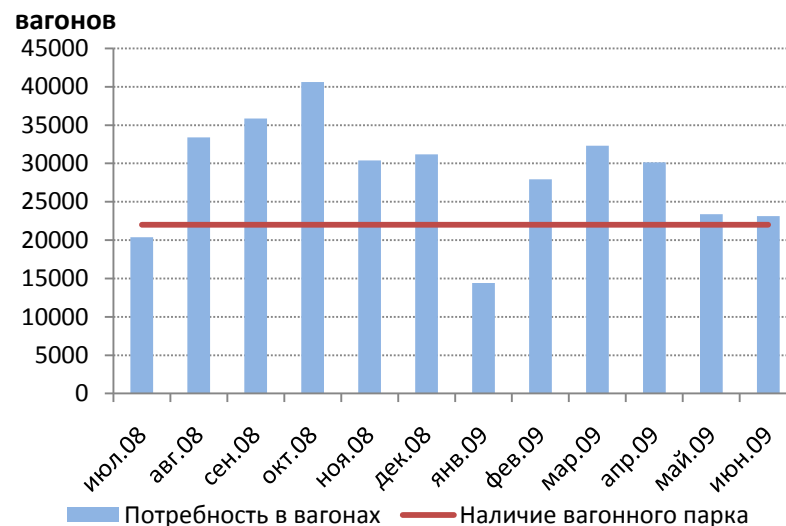
Необходимость создания ОАО «Русагротранс» - создание частной компании, инвестирующей в разработку строительство вагонов-зерновозов нового типа с целью восполнения выбывающего парка, а также инвестирующего в создание накопительной и транспортной инфраструктуры.

Рыночные вызовы на рынке перевозок зерна

Экспорт и валовые сборы зерна достигли рекордных показателей



Сезонность перевозок создает периоды избытка или дефицита вагонного парка



**Основная нагрузка на сеть железных дорог приходится на сентябрь – ноябрь.
Объем перевозок в низкий и высокий сезон различается в 2-3 раза.**

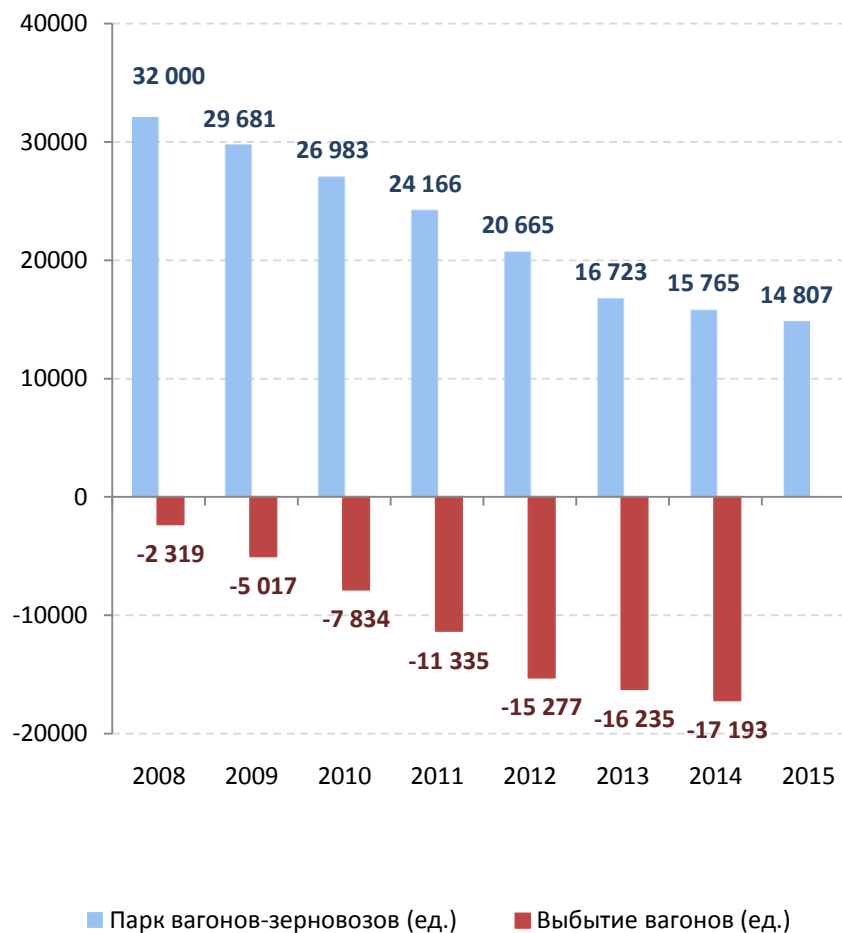
Рыночные вызовы на рынке перевозок зерна

Значительная распыленность станций погрузки.

Зерно предъявляется к перевозке на огромном количестве станций (более 1300), разбросанных по всей территории зернопроизводящих районов России. Большинство элеваторов не имеет возможности для погрузки большого количества вагонов. Зерно перевозится одиночными отправками, что приводит к высоким логистическим издержкам.

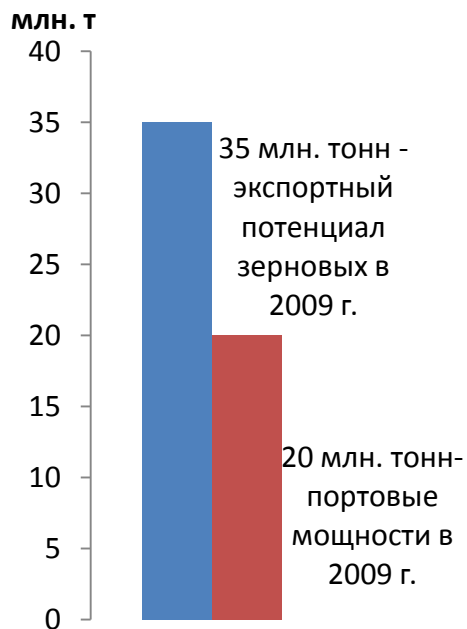
Выбывающий парк вагонов-зерновозов.

Средний возраст вагонов-зерновозов составляет 24 года, к 2015 году 22 000 вагонов (69% парка) будет выведено из эксплуатации по окончании срока службы.

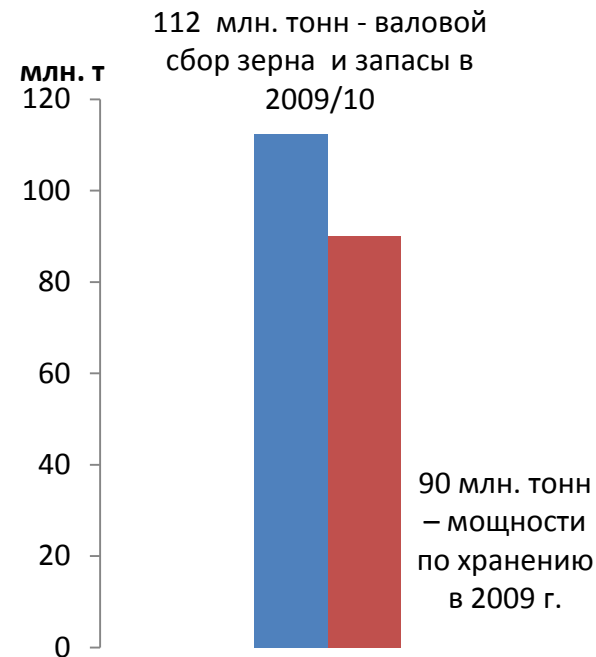


Текущее состояние инфраструктуры зернового рынка России

- Существенный дисбаланс между зерновым потенциалом страны и наличием элеваторной и портовой инфраструктуры
- 98% элеваторов не обладает оборудованием для отгрузок крупных партий зерна
- 30% элеваторов не имеет собственных подъездных железнодорожных путей
- 69% экспортных ж/д перевозок осуществляется через один транспортный узел – порт Новороссийск



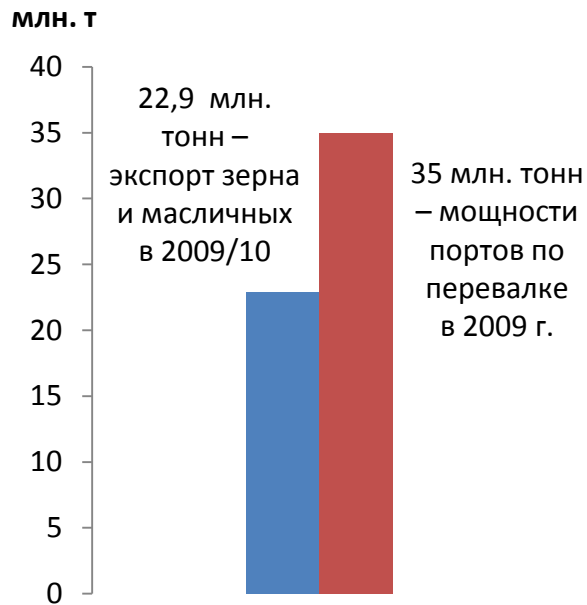
Недостаток портовых мощностей в 2009 году - **15 млн. тонн**



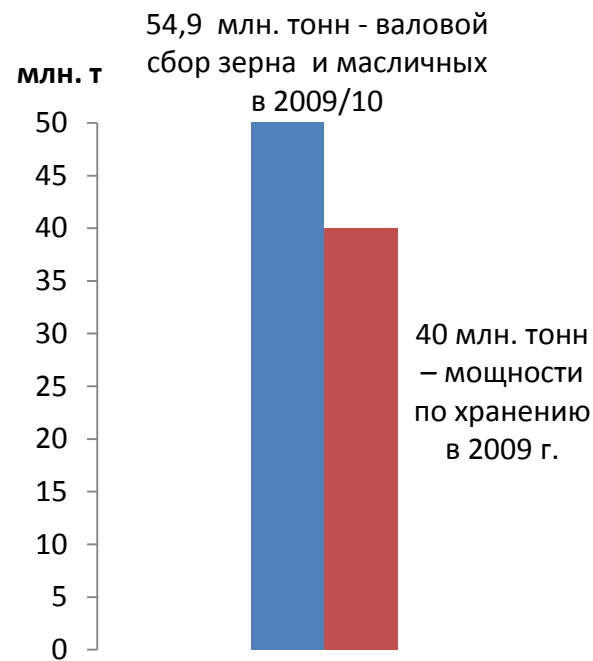
Нехватка мощностей линейных элеваторов в 2009 году - **22,5 млн. тонн**

Можно констатировать комплекс проблем: отсутствие и старение мощностей, неразвитость инфраструктуры и неэффективность существующей логистической архитектуры - нужна синергия.

Текущее состояние инфраструктуры зернового рынка Украины



Избыток портовых мощностей в 2009 году
- **12 млн. тонн**

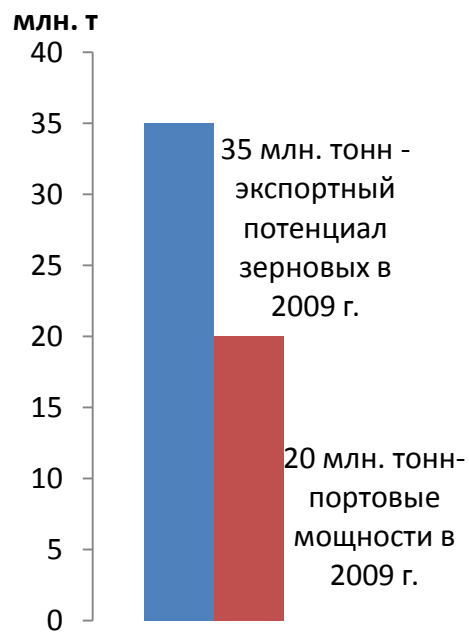


Нехватка мощностей линейных элеваторов в 2009 году – **14,9 млн. тонн**

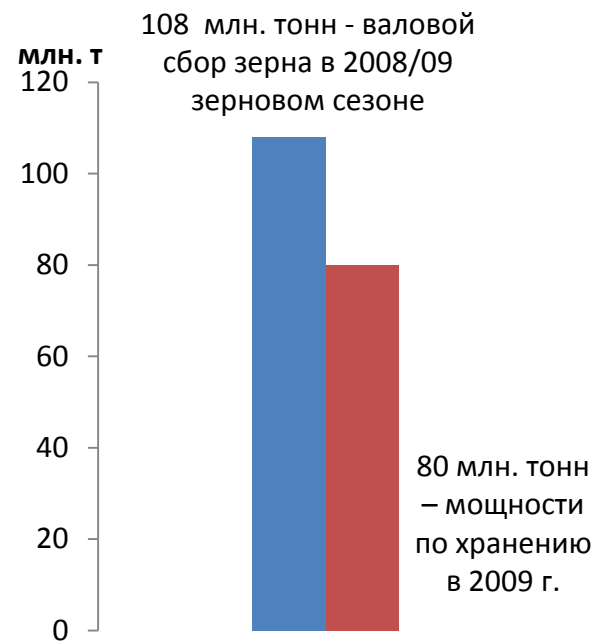
На Украине, также как и России, наблюдается нехватка линейных элеваторов, однако портовые мощности недозагружены. По прогнозам экспертов мощности украинских портов достигнут 50 млн. тонн. Их эффективное использование возможно только при формировании логистического пула из трех стран - России, Украины и Казахстана

Текущее состояние инфраструктуры зернового рынка

- Существенный дисбаланс между зерновым потенциалом страны и наличием элеваторной и портовой инфраструктуры
- 98% элеваторов не обладает оборудованием для отгрузок крупных партий зерна
- 30% элеваторов не имеет собственных подъездных железнодорожных путей
- 69% экспортных ж/д перевозок осуществляется через один транспортный узел – порт Новороссийск



Недостаток портовых мощностей в 2009 году - **15 млн. тонн**



Нехватка мощностей линейных элеваторов в 2009 году – **28 млн. тонн**

Можно констатировать комплекс проблем: отсутствие и старение мощностей, неразвитость инфраструктуры и неэффективность существующей логистической архитектуры - нужна синергия.

Внутренние перевозки зерновых по России



↓

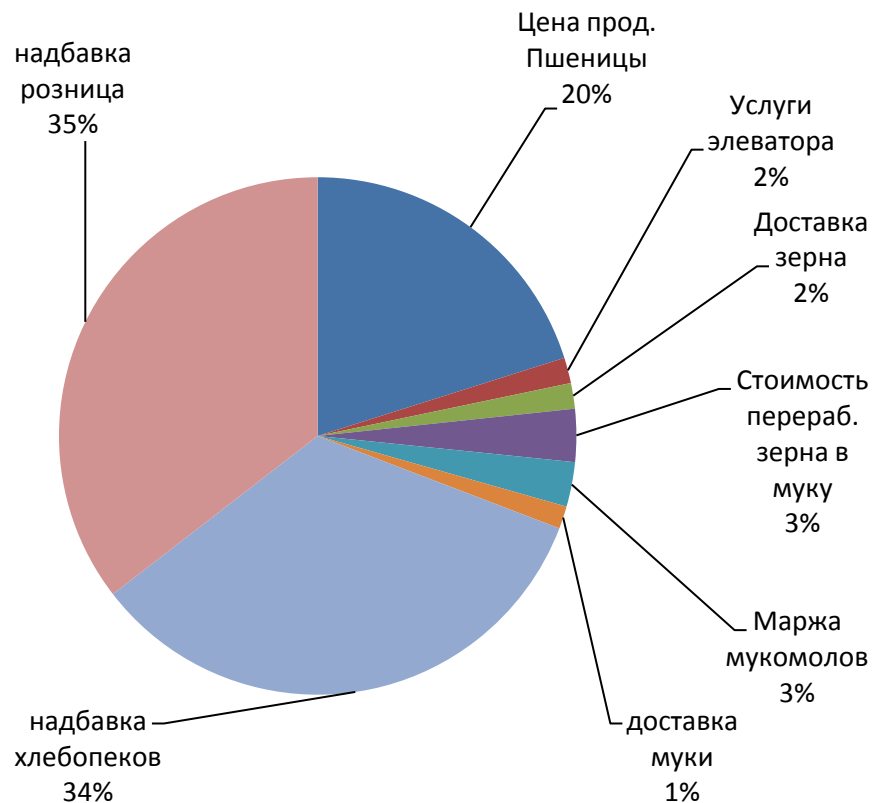
Транспортировка зерна во внутрироссийском сообщении

↓

Внутренние перевозки зерновых грузов по России – являются социально значимыми и производятся по государственным тарифам
(Прейскурант 10-01)

Структура ценообразования хлеба

Затраты на железнодорожную транспортировку зерна не являются определяющими в розничной цене хлеба - в 2009 г она составляла всего 2%.
(данные РСПП)

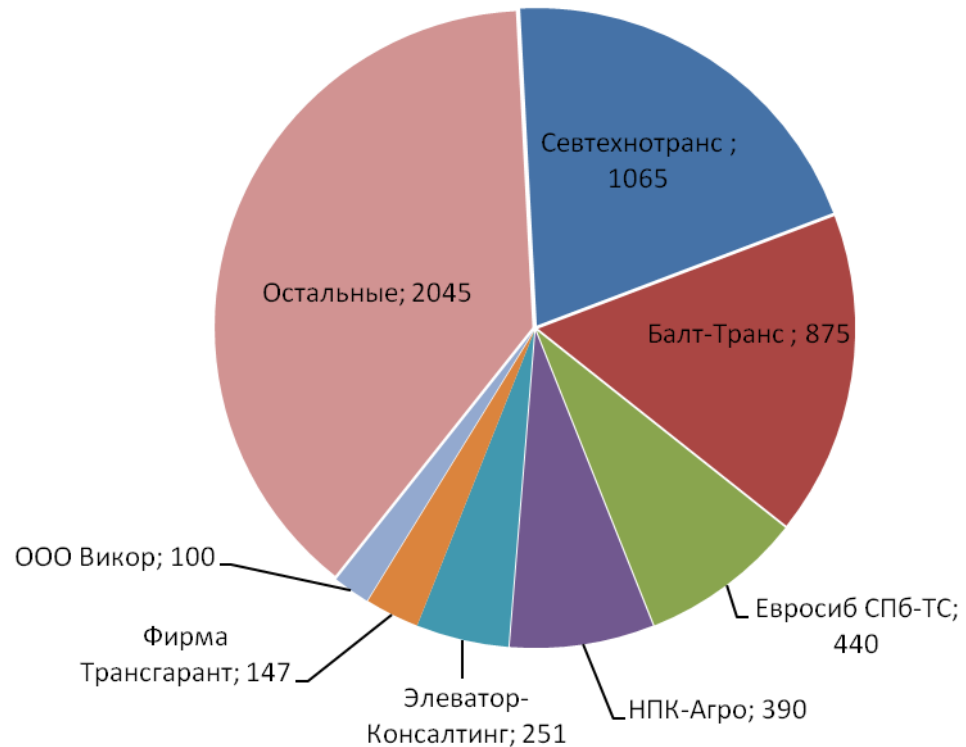


ЗАО «Русагротранс» - тарифная политика 2009/2010 г.

На рынке экспортных перевозок зерновых грузов в направлении портов Новороссийск и Туапсе в настоящее время создана полноценная конкурентная среда с равными условиями работы для всех компаний-операторов. Экспортные перевозки осуществляются вагонами-зерновозами различных компаний-операторов, не входящих в группу ЗАО «Русагротранс», общим количеством более 3,1 тыс. вагонов-зерновозов.

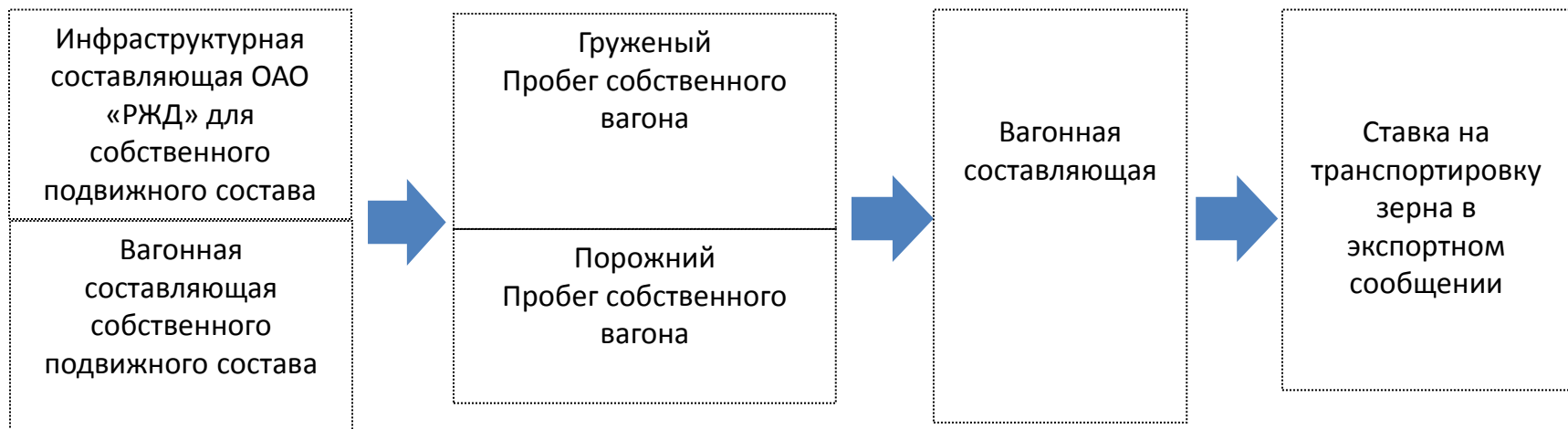
Рыночные условия работы определяют ставки, сформированные с учетом маркерных показателей Прейскуранта 10-01 и ставок компаний-операторов, включающих затраты на формирование вагонов под судовую партию и учитывающих вынужденный простой в ожидании выгрузки и прочие затраты операторов. При этом ЗАО «Русагротранс» предоставляет вагоны-зерновозы по самым низким на рынке суточным ставкам.

Прочие частные операторы на декабрь 2009 года:



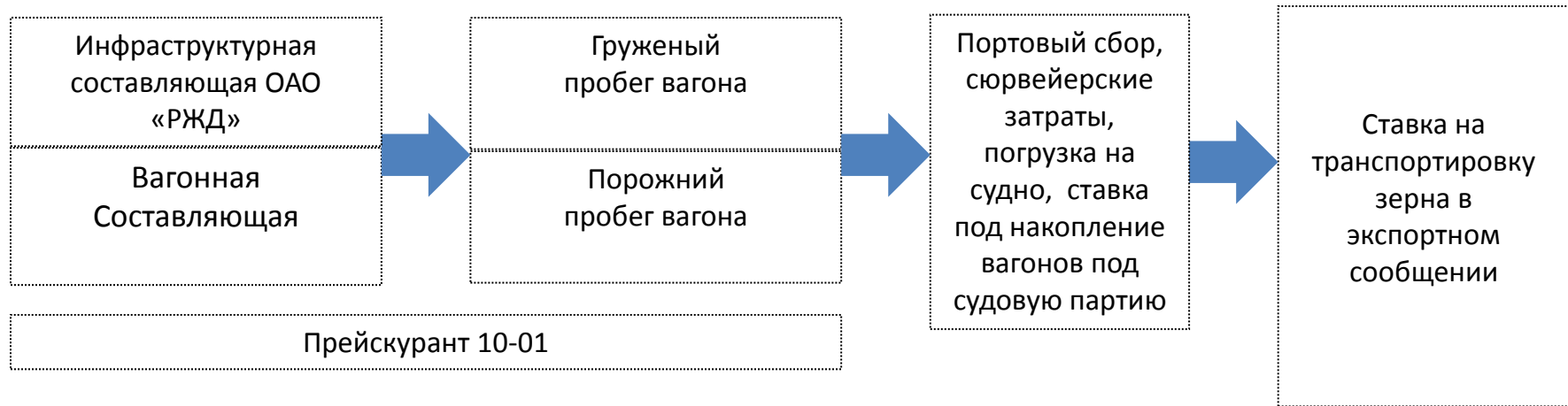
*Затраты на железнодорожную экспортную транспортировку зерна не являются определяющими в экспортной стоимости зерна: в 2008-2010г они составляют **12-13%**, затраты на услуги элеваторов и портов за этот период выросли с **16% до 24%** и продолжают расти.*

Новороссийский зерновой терминал (НЗТ) и Новороссийский комбинат хлебопродуктов (НКХП)



В связи с неблагоприятными погодными условиями, нерегулярностью подходов судов, нечетким планированием Новороссийского зернового терминала и Новороссийского комбината хлебопродуктов вагоны простаивают от 20 до 35 суток в ожидании выгрузки, в следствие чего частные операторы вынужден компенсировать данные затраты на собственный подвижной состав.

Новороссийск (прямой вариант) и порт Туапсе



Расчет ставки при отправке вагонов-зерновозов в порт Новороссийск, при условии выгрузки их «прямым вариантом» и порт Туапсе, происходит строго на условиях Прейскуранта 10-01 и не учитывает затраты грузоотправителя на оплату портовых сборов, сюрвейерских услуг и его затрат на накопление вагонов под судовую партию

Результаты деятельности ЗАО «Русагротранс» 2009/2010 г.

Железнодорожный инфраструктурный оператор ЗАО «Русагротранс» создан в рамках Третьего этапа структурной реформы Российских железных дорог, предусматривающей создание дочерних зависимых обществ ОАО «РЖД», специализирующихся на грузовых перевозках по видам груза, типу подвижного состава и направлениям перевозок.

Результаты деятельности

Наименование целевого показателя	2008 год (как было)	2009 год (как есть)
Инвестиции в инфраструктуру зерновой логистики	Более 20 лет вагонный парк не обновлялся	Свыше 4,0 млрд. руб., в т.ч. более 1,0 млрд. в ремонт и обновление вагонного парка. Контракты на приобретение 1,5 тыс. новых вагонов-зерновозов. Общая инвестиционная программа – более 6 тыс. вагонов. Инвестиции до 2015 года – 8 млрд. руб.
Собственный вагонный парк участников рынка	300 вагонов	Собственный парк ЗАО «Русагротранс» - 8247 вагонов, собственный парк частных операторов - 3675 вагонов
Маршрутизация отправок зерновых грузов на экспорт	отсутствуют	Начаты регулярные маршрутные отправки с МЖД, ЮВЖД и СКЖД. По состоянию на декабрь 2009 г. – 5% от объема экспортных жд перевозок
Объем перевозок зерновых грузов железнодорожным транспортом на экспорт	6,1 млн. тонн	8,4 млн. тонн (+38%)
Коэффициент порожнего пробега	1,8	0,76

**Дан мощный стимул развитию рынка перевозок зерна по железной дороге.
Созданная конкурентная среда является эффективным рыночным механизмом для развития и модернизации российской зерновой логистики**

Диалог рынка и ЗАО «Русагротранс» 2009/2010 г.

Активно участвуя в диалоге с рынком на профильных общественных площадках и понимая социальную значимость перевозок зерновых грузов, ЗАО «Русагротранс» предпринимает самые актуальные меры для создания условий, способствующих развитию зерновой отрасли российского сельского хозяйства

Договорные отношения

Пожелания участников зернового рынка	Действия ЗАО «Русагротранс»
Исключить из Договора ТЭО пункт 6.3. о том, при повреждении Вагонов вне зависимости от наличия доказанной вины Клиент возмещает Экспедитору стоимость ремонта Вагонов.	Пункта 6.3 исключен из Договора ТЭО
Сократить срок расчета заявки на перевозку (2 рабочих дня)	Срок расчета заявки на перевозку сокращен до 1 рабочего дня
Изменить срок подачи Заявки (10 календарных дней до начала месяца перевозок во внутригосударственном сообщении)	Срок подачи Заявки - не позднее, чем за 20 суток до начала перевозки
Увеличить нормативный вес загрузки вагона, производить расчет оплаты в зависимости от веса загрузки.	Жесткие нормы загрузки отменены. Увеличены расчетные нормы загрузки для некоторых грузов.
Исключить из Договора ТЭО пункт 4.1.9. о том, что клиент ответственен за обеспечение прибытия на место происшествия представителей грузоотправителя (грузополучателя) и аварийной бригады	Пункта 4.1.9. исключен из Договора ТЭО
Отменить обязательную предоплату полного месячного объема предполагаемой перевозки и комиссий до 20-ого числа месяца, предшествующего плановому.	Оплата производится Заказчиком на условиях 100% предварительной оплаты на основании счета Исполнителя, допускается возможность оплаты Заказчиком Услуг по частям.

Диалог рынка и ЗАО «Русагротранс» 2009/2010 г.

Активно участвуя в диалоге с рынком на профильных общественных площадках и понимая социальную значимость перевозок зерновых грузов, ЗАО «Русагротранс» предпринимает самые актуальные меры для создания условий, способствующих развитию зерновой отрасли российского сельского хозяйства

Тарифная и клиентская политика

Пожелания участников зернового рынка	Действия ЗАО «Русагротранс»
Отменить повышающий коэффициент «1,1» на перевозку масличных и повышающий коэффициент «1,17» на перевозку комбикормов, шротов и схожих с ними грузов.	С ноября 2009 года введена практика отмены коэффициента на перевозку масличных, шротов и комбикормов в различные периоды в зависимости от направления перевозки и наличия подвижного состава.
Отменить повышающий коэффициент, равный «1,2» за ускоренное предоставление подвижного состава	С ноября 2009 года введена практика гибкого изменения коэффициента за ускоренное предоставление подвижного состава в различные периоды, для разных грузов, перевозимых на различные железные дороги - от «1,2» до «1,0»
Предоставить открытый доступ к тарифам ЗАО «Русагротранс»	Тарифный калькулятор на сайте Компании
Наладить оперативную работу с клиентами	Открыта телефонная «горячая» линии
Предоставить возможность контроля за вагоном в пути	Предоставлено

Диалог рынка и ЗАО «Русагротранс» 2009/2010 г.

- Сформирована рабочая группа по взаимодействию с рынком при Российском Зерновом Союзе
- Сформирована рабочая группа по оперативному решению вопросов, возникающих в процессе вывоза зерна при ЦФТО ОАО «РЖД» под председательством Вице-президента ОАО «РЖД» Лемешко В.Г.
- Организованны совещания со всеми грузоотправителями на каждой железной дороге сети ОАО «РЖД»
- Проведена конференция «Технологии и регламенты экспортных железнодорожных перевозок зерновых грузов в 2009/2010 зерновом году»
- Проведена конференция «Зерновая логистическая инфраструктура – повышение конкурентоспособности российского зерна»
- Создан Координационный совет по модернизации инфраструктуры агропродовольственного рынка
- Принято активное участие в формировании концепции Программы развития инфраструктуры и логистического обеспечения агропродовольственного рынка РФ, разрабатываемой Министерством сельского хозяйства России

- **Создание ЗАО «Русагротранс» не нарушило баланс затрат в цепи ценообразования зерна, стоимость услуг железнодорожного транспорта не может являться фактором, сдерживающим развитие национального рынка зерна.**
- **Создание ЗАО «Русагротранс» полностью соответствует принципам структурной реформы железнодорожной отрасли и не создает ограничений для динамичного развития зернового рынка и наращивания экспортного потенциала российских сельхозпроизводителей.**
- **В июне 2010 года Федеральная антимонопольная служба России прекратил расследование в отношении ЗАО «Русагротранс» в связи с отсутствием нарушения антимонопольного законодательства.**

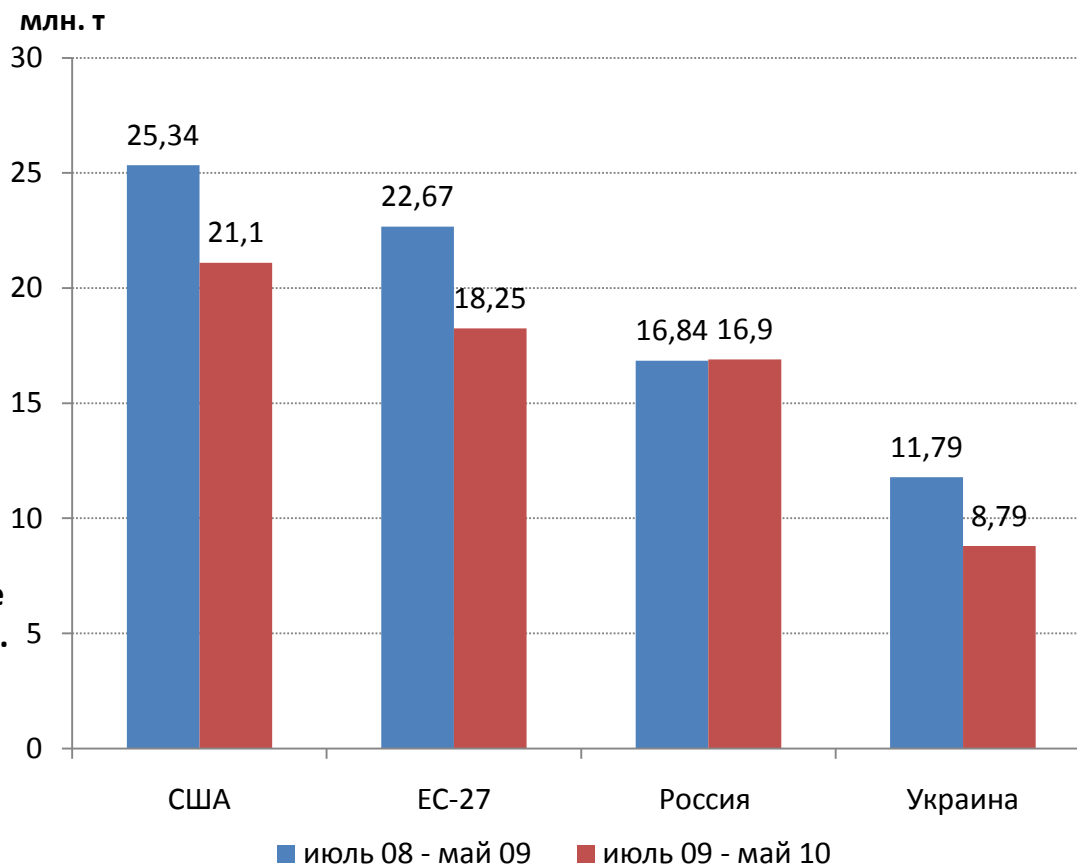
Динамика экспорта пшеницы из основных стран-экспортеров в 2008/2009 – 2009/2010 гг.

Динамика экспорта пшеницы за 11 месяцев 2009/2010 зернового сезона показывает общее снижение темпов экспорта пшеницы основными странами-экспортерами.

Снижение темпов экспорта достигло:

- в США – 24%
- в странах ЕС-27 - 18%
- на Украине – 7%

Россия - единственная страна в мире, сохранившая объем экспорта на уровне рекордного 2008/2009 зернового сезона.



Доля России в мировой торговле пшеницей увеличилась на 1%

Модернизация российской зерновой логистики

Основной задачей на 2010/2011 г. является активная реализация инфраструктурных проектов:

- Модернизация и создание новых элеваторных мощностей на основе пятиуровневой системы территориального размещения элеваторов;
- Развитие системы перевозок транспортных сетей; Организация маршрутных поездов с предоставлением скидки 10-15% на транспортировку зерна. Совокупная сквозная скидка – до 25%;
- Развитие существующих и строительство новых глубоководных портовых терминалов на Черном море, Балтике и Тихом океане;
- Обновление парка: строительство принципиально новых вагонов-зерновозов с большей грузоподъемностью и объемом кузова;



Стратегия и планы ЗАО «Русагротранс» в 2010/2011 г.

Стратегия «Русагротранс» на 2010-2011 гг. способствует развитию и оптимизации российской зерновой логистики и обеспечению продовольственной безопасности России.

Инфраструктурные проекты

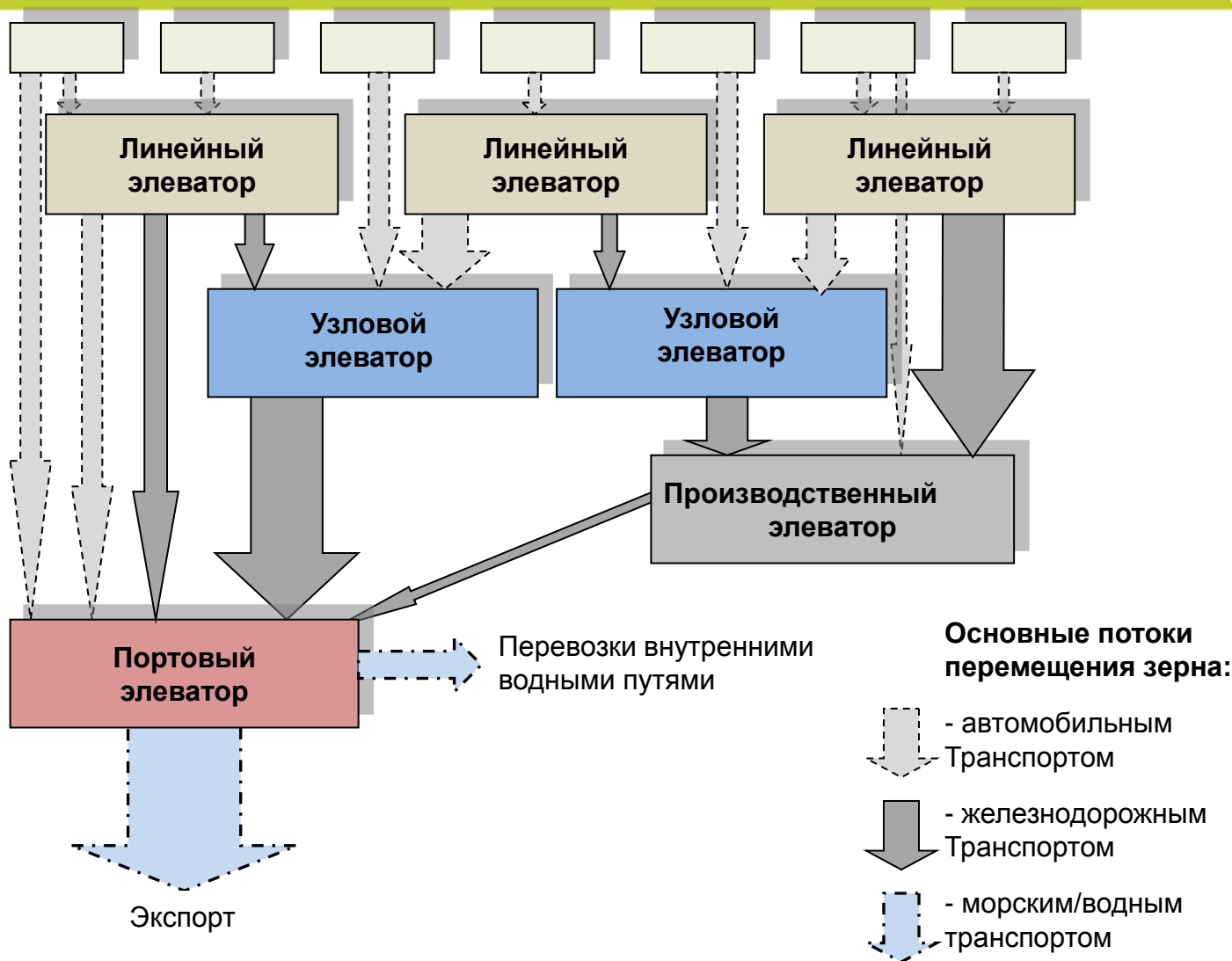
Направления	Действия ЗАО «Русагротранс»
Строительство системы перевалочных мощностей в морских портах	<ul style="list-style-type: none">▪ Реализации проекта по строительству нового глубоководного терминала на территории Азово-Черноморского бассейна.▪ Развитие инфраструктуры и строительство перегрузочного комплекса по перевалке зерна в порту Сухум (Абхазия).▪ Совместно с ГК «Базовый элемент» и ОАО «ОЗК» реализация проекта по строительству современного портового зернового терминала в порту Ванино.
Модернизация и создание новых элеваторных мощностей	Формирование пятиуровневой системы территориального размещения элеваторов, включающей в себя сеть мощностей по первоначальному накоплению и подработке зерна, линейных, узловых, портовых и производственных элеваторов, способных осуществлять маршрутные отправки зерна.
Развитие отправительских маршрутов, повышение эффективности работы вагонного парка, внедрение комплексных логистических услуг.	<ul style="list-style-type: none">▪ Маршрутизация перевозок на Северо-Кавказской и Юго-Восточной железных дорогах в экспортном и внутреннем направлениях▪ Увеличение доли маршрутных отправок на рынке железнодорожных перевозок зерна до 55% к 2015 г▪ Снижение стоимость транспортной составляющей в экспорте зерна на 10-15% в зависимости от направления поставок

Пятиуровневая система размещения элеваторов

Проведенное структурирование позволило выработать принципы размещения объектов инфраструктуры зернового рынка, предложить, **пятиуровневую систему** размещения предприятий по хранению зерна взаимосвязанную основными грузопотоками.

- 1. Зернохранилища для первоначального приема**, накопления и подработке зерна у сельхозтоваропроизводителей - осуществляют прием зерновых с поля, очистку и сушку, временное хранение и погрузку зерна на автотранспорт.
- 2. Линейные элеваторы** - осуществляют приемку, сушку, подработку зерна и обеспечивают возможность его длительного хранения (более 1 года). Накапливают необходимые партии зерна для поставки на узловые и производственные элеваторы и обеспечивают возможность длительного хранения запасов и резервов, выполняя функции фондовых элеваторов.
- 3. Узловые элеваторы** - прием, краткосрочное (в среднем 1 месяц) хранение и отгрузка товарных партий зерна на железнодорожный транспорт с формированием железнодорожных маршрутов до 4 тыс. тонн.
- 4. Производственные элеваторы** комбикормовых, мукомольных, крупяных заводов и предприятий по глубокой переработке зерна - обеспечивают приемку, необходимую доработку зерна и обеспечивают возможность длительного (более 1 года) хранения запасов и резервов, выполняя в том числе функции фондовых элеваторов.
- 5. Портовые терминалы** - обеспечивают прием одновременно двух и более разнородных партий зерна, возможность подработки и смешивания разнородных партий для формирования контрактных показателей качества при отгрузке.

Пятиуровневая система размещения элеваторов



Примечание – толщина стрелки пропорциональна объему потоков

Стратегия и планы ЗАО «Русагротранс» в 2010/2011 гг.

ЗАО «Русагротранс» предпринимает самые актуальные меры для создания условий, способствующих развитию зерновой отрасли российского сельского хозяйства

Клиентская политика

Мероприятия	Действия ЗАО «Русагротранс»
Ускоренное предоставление подвижного состава	Повышающий коэффициент, равный «1,1» за ускоренное предоставление подвижного состава вне зависимости от вида груза и направления перевозки
Срок подачи Заявки на предоставление вагонов-зерновозов	Срок подачи Заявки на предоставление вагонов-зерновозов равен 15 суток с перспективой снижения до 10 суток
ФРАХТОВЫЕ СОГЛАШЕНИЯ	Предоставление индивидуальных условий и формирование индивидуальных квот исходя из перевозочной практики клиента за предыдущие годы и обязательств на будущие периоды
Автоматизированная система информационного взаимодействия с клиентами и партнерами	внедрение специализированных online-сервисов, которые позволят в режиме реального времени отслеживать ход исполнения заявки, поход вагонов к станции назначения, перемещение грузов на всем пути следования.

Стратегия и планы ЗАО «Русагротранс» в 2010/2011 гг.

ЗАО «Русагротранс» предпринимает самые актуальные меры для создания условий, способствующих развитию зерновой отрасли российского сельского хозяйства

Тарифная политика

Мероприятия	Действия ЗАО «Русагротранс»
Экспортные отправки	<ul style="list-style-type: none">▪ Для клиентов, подписавших фрахтовые соглашения, ставка на экспортные отправки в размере 150 руб. на тонну вне зависимости от дороги погрузки▪ Для клиентов, подписавших фрахтовые соглашения, ставка на экспортные отправки с Западно-Сибирской железной дороги в направлении портов Азово-Черноморского бассейна – ниже маркерных показателей Прейскуранта 10-01▪ Для клиентов, подписавших фрахтовые соглашения, ставка на экспортные отправки при маршрутных отправлениях – до 46 руб. на тонну
Внутрироссийские отправки	<ul style="list-style-type: none">▪ Для клиентов, подписавших фрахтовые соглашения, ставка при повагонных отправлениях зерновых грузов не превысит маркерные показатели Прейскуранта 10-01▪ Для клиентов, подписавших фрахтовые соглашения, ставка при маршрутных отправлениях зерновых грузов во внутрироссийском сообщении – ниже маркерных показателей Прейскуранта 10-01▪ Для клиентов, подписавших фрахтовые соглашения, ставка при условии обязательства встречной загрузки – ниже маркерных показателей Прейскуранта 10-01

**ЗАО «РУСАГРОТРАНС»
Россия, 105066, Москва
ул. Нижняя Красносельская, дом 40/12, корпус 20
бизнес-центр «Новь», 10 этаж
тел/факс +7 495 984-5456**

**www.rusagrotrans.ru
info@rusagrotrans.ru**