

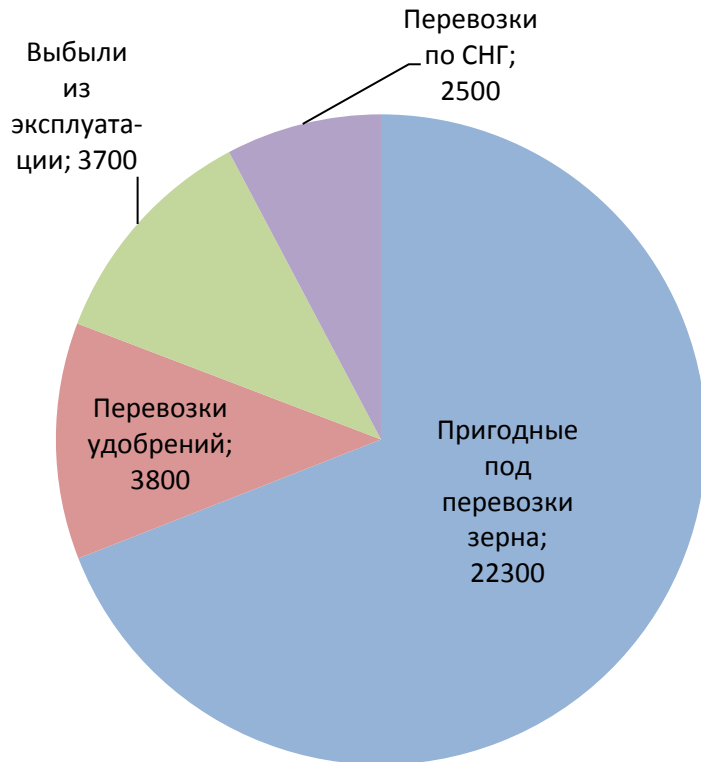
# **К вопросу о железнодорожных перевозках зерна. Позитивный опыт реализации третьего этапа реформы ОАО «РЖД»**

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

**XV Международная конференция по грузоперевозкам, транспорту и логистике  
«ТРАНСРОССИЯ 2010»  
Экспоцентр, Москва  
28 апрель 2010 г.**

## Предпосылки создания компании

**В 2008/09 году парк вагонов зерновозов насчитывал 34800 единиц**



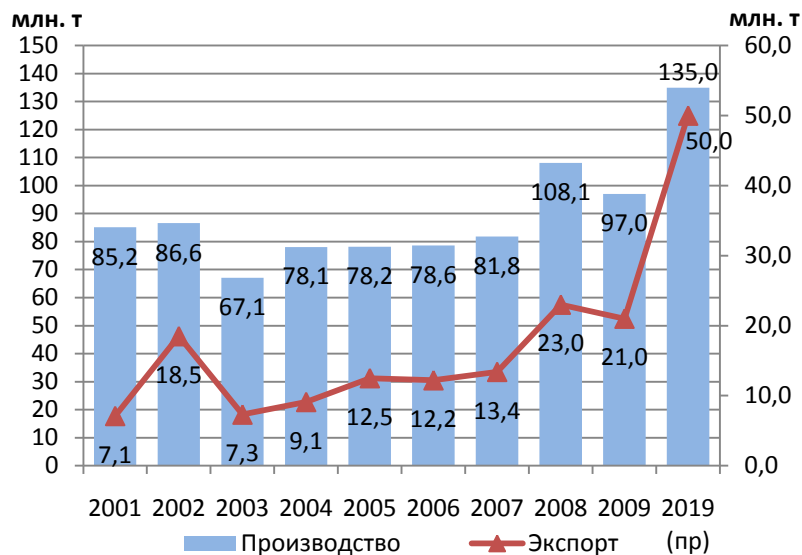
Железнодорожный инфраструктурный оператор ЗАО «Русагротранс» создан в рамках Третьего этапа структурной реформы Российских железных дорог, предусматривающий создание дочерних зависимых обществ ОАО «РЖД», специализирующихся на грузовых перевозках по видам груза, типу подвижного состава и направлениям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

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

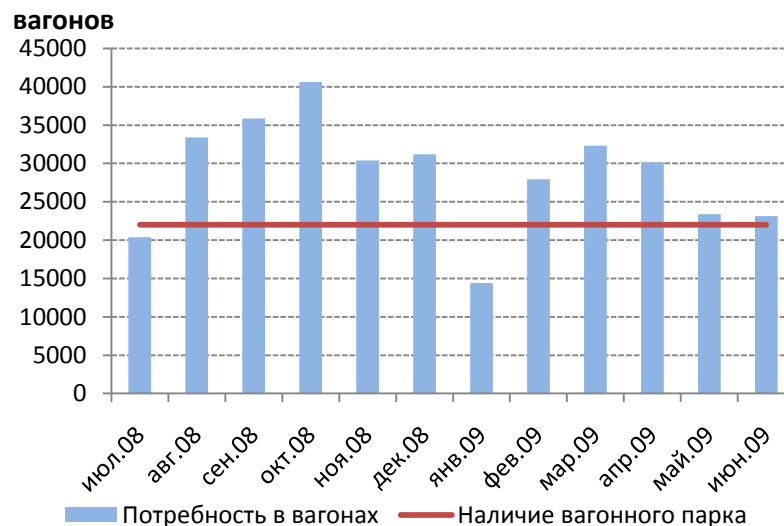
Необходимость создания ОАО «Русагротранс» - создание частной компании, инвестирующей в разработку строительство вагонов-зерновозов нового типа с целью восполнения выбывающего парка, а также инвестирующего в создание накопительной и транспортной инфраструктуры.

# 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 период сентябрь – ноябрь. Объем перевозок в низкий и высокий сезон различается в 2-3 раза.

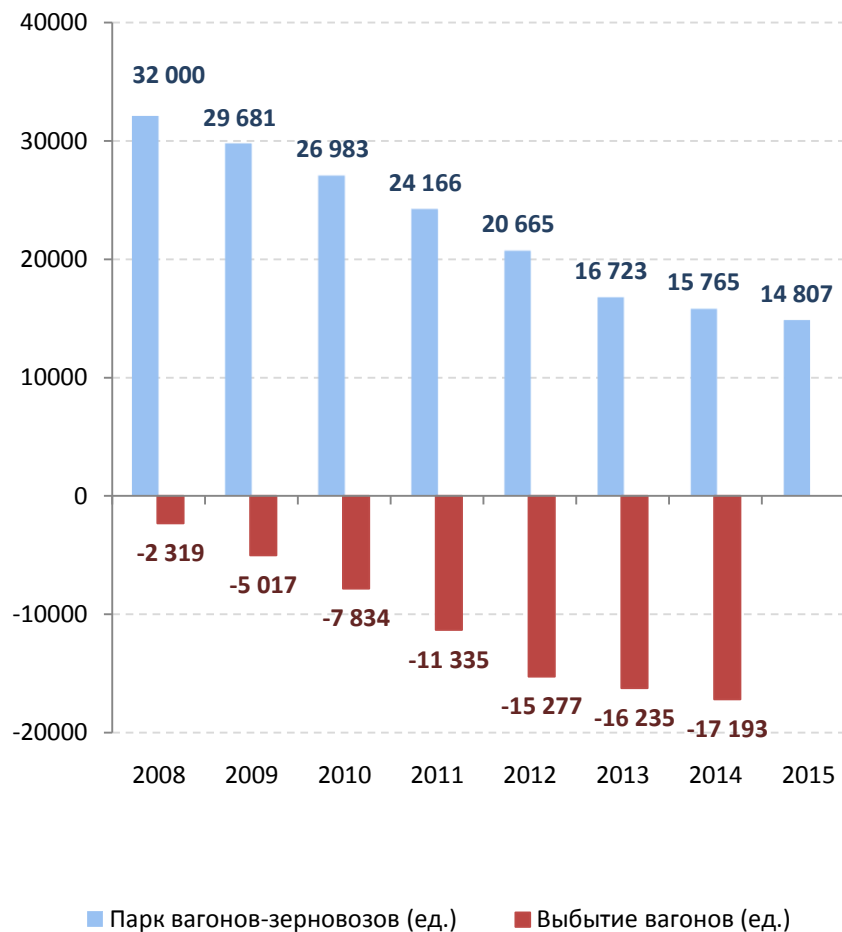
# Рыночные вызовы на рынке перевозок зерна

## 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 отправлениями, что приводит к высоким логистическим издержкам.

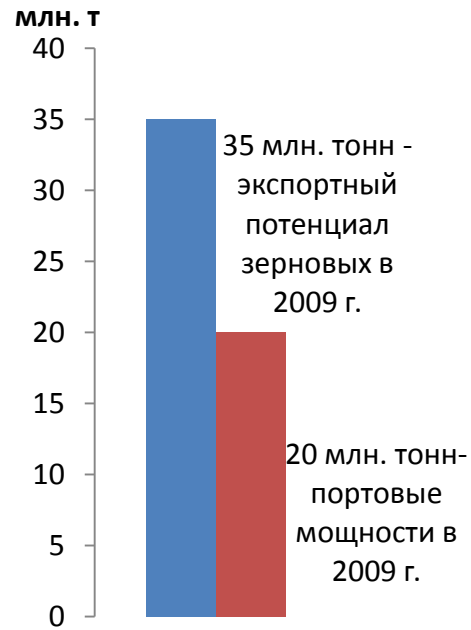
## Выбывающий парк вагонов-зерновозов.

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

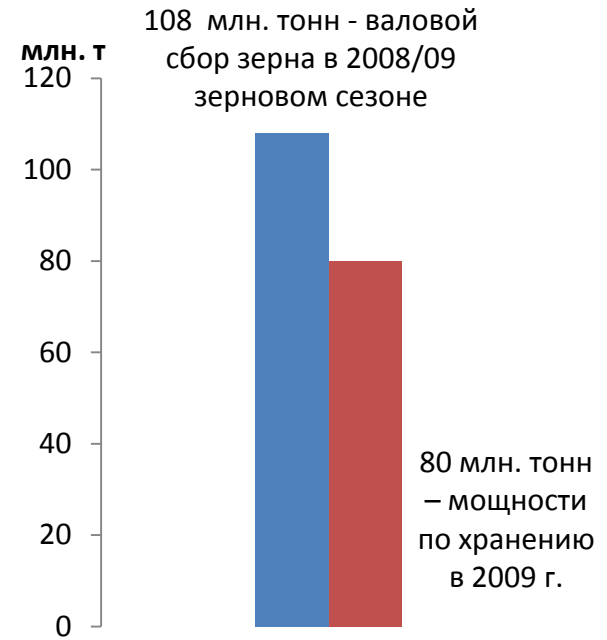


# Текущее состояние инфраструктуры зернового рынка

- 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**

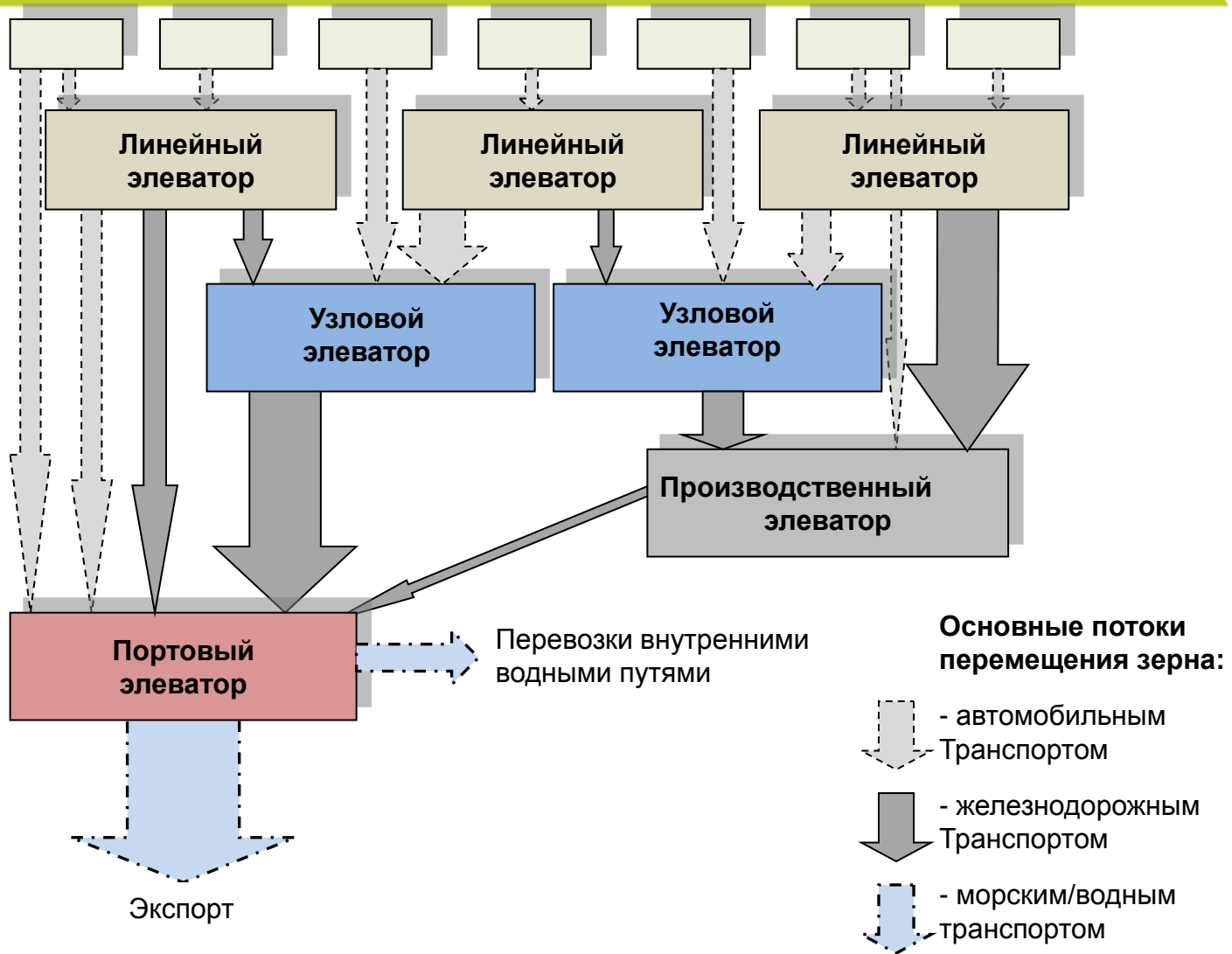
**Можно констатировать комплекс проблем: отсутствие и старение мощностей, неразвитость инфраструктуры и неэффективность существующей логистической архитектуры - нужна синергия.**

# 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.

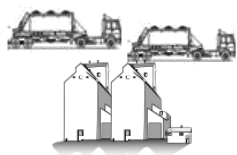
# Пятиуровневая система размещения элеваторов



*Примечание – толщина стрелки пропорциональна объему потоков*

# Эффект от маршрутизации экспортных перевозок - Первые результаты

Хозяйствующие  
субъекты



Узловой  
элеватор



Грузоформирующий  
узел



Маршрутный поезд



Экспортный  
терминал



## Изменение технологии работы железнодорожного транспорта

	Было	Станет
Технология отправок	повагонная / групповая	маршрутные поезда по 50-75 вагонов
Количество точек отгрузки зерна на экспорт на сети РЖД, станций	300-310	30-40
Оборот вагонов, сутки	12-14 (в зависимости от расстояния)	5-7 (в зависимости от расстояния)
Количество требуемых вагонов	1 800 – 2 000	900 – 1 000
Регулярность движения	нерегулярные отправки	плановый график

# Эффект от маршрутизации экспортных перевозок

## Изменение технологии работы накопительных элеваторов

	Было	Станет
Средняя стоимость услуг для клиента	стандартная	10-15% суммарной экономии на тонну зерна
Оборот зерна через отгрузочный элеватор	до 100 тыс. тонн/месяц	от 250 тыс. тонн/месяц
Производительность отгрузочного оборудования элеватора	до 1500 тонн / сутки	От 4000 тонн / сутки
Наличие сквозной ставки	нет	единая ставка на услуги хранения, транспортировки и портовые услуги
Гарантия сроков доставки	срок доставки не гарантирован, существует риск объявления конвенций	клиенту предоставляются гарантии сроков доставки партий грузов

**Повышение производственных мощностей и оборота элеваторов гарантирует соблюдение сроков доставки и экономическую выгоду всем участникам рынка.**

# ЗАО «Русагротранс» - тарифная политика

## Внутренние перевозки зерновых по России



↓

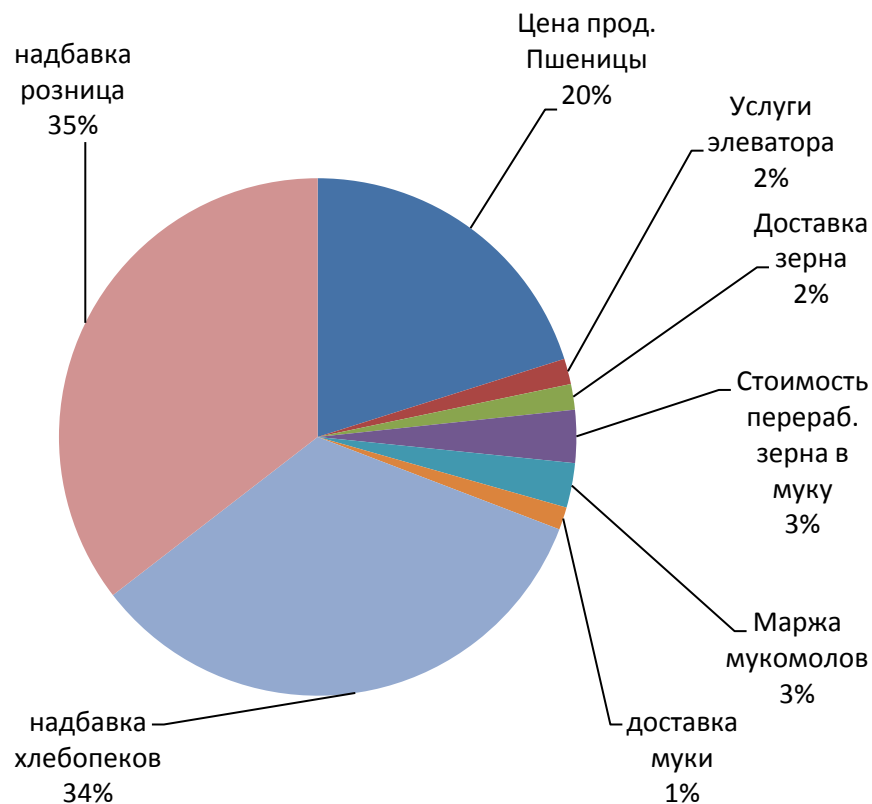
Транспортировка зерна во внутрироссийском сообщении

↓

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)

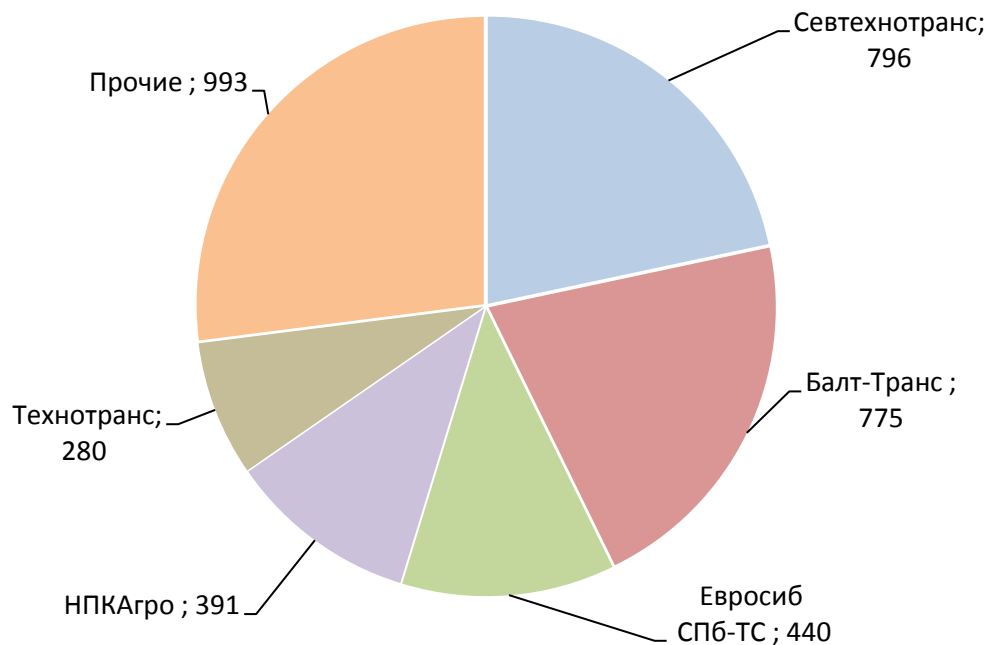


# ЗАО «Русагротранс» - тарифная политика

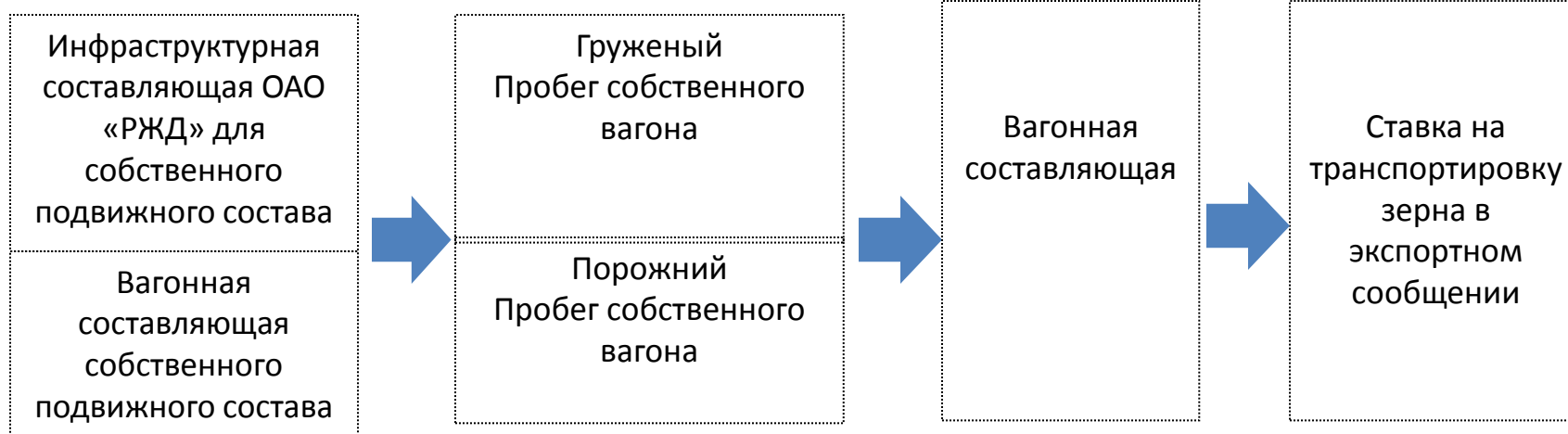
На рынке экспортных перевозок зерновых грузов в направлении портов Новороссийск и Туапсе в настоящее время создана полноценная конкурентная среда с равными условиями работы для всех компаний-операторов. Экспортные перевозки осуществляются вагонами-зерновозами различных компаний-операторов, не входящих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

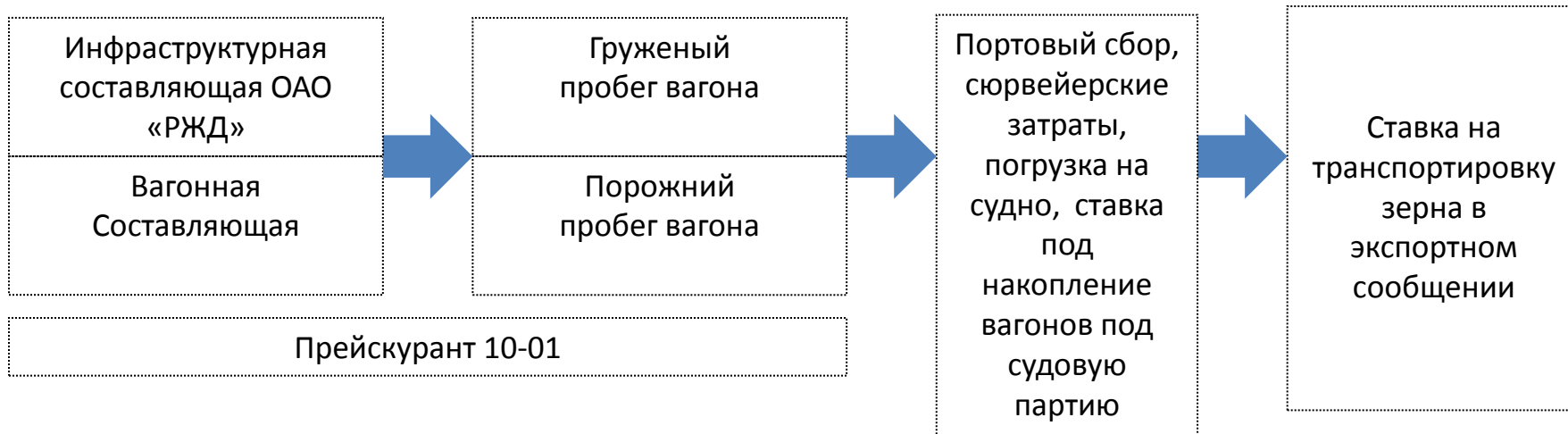


## Новороссийский зерновой терминал (НЗТ) и Новороссийский комбинат хлебопродуктов (НКХП)



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

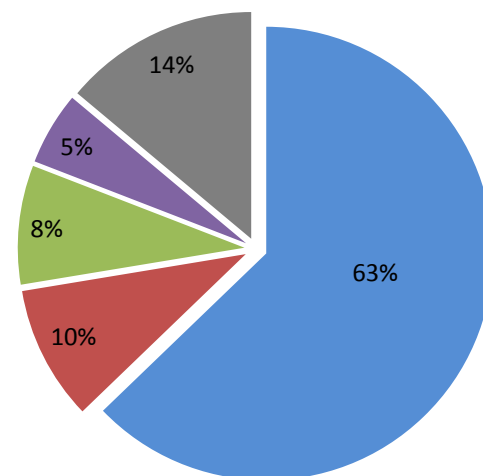
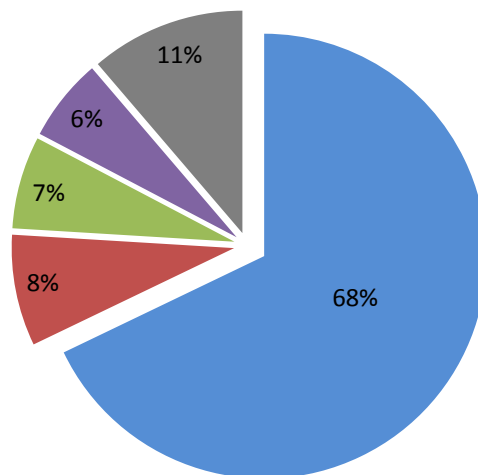
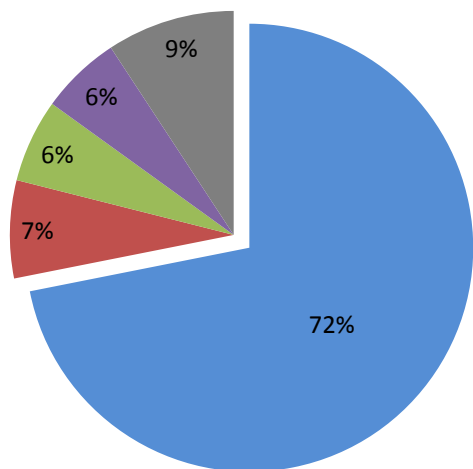
# Ж/Д составляющая в стоимости зерна






Динамика долей участников рынка в транспортной составляющей при экспорте зерна через

Новороссийск  
2009 год

2008 год

2010 год



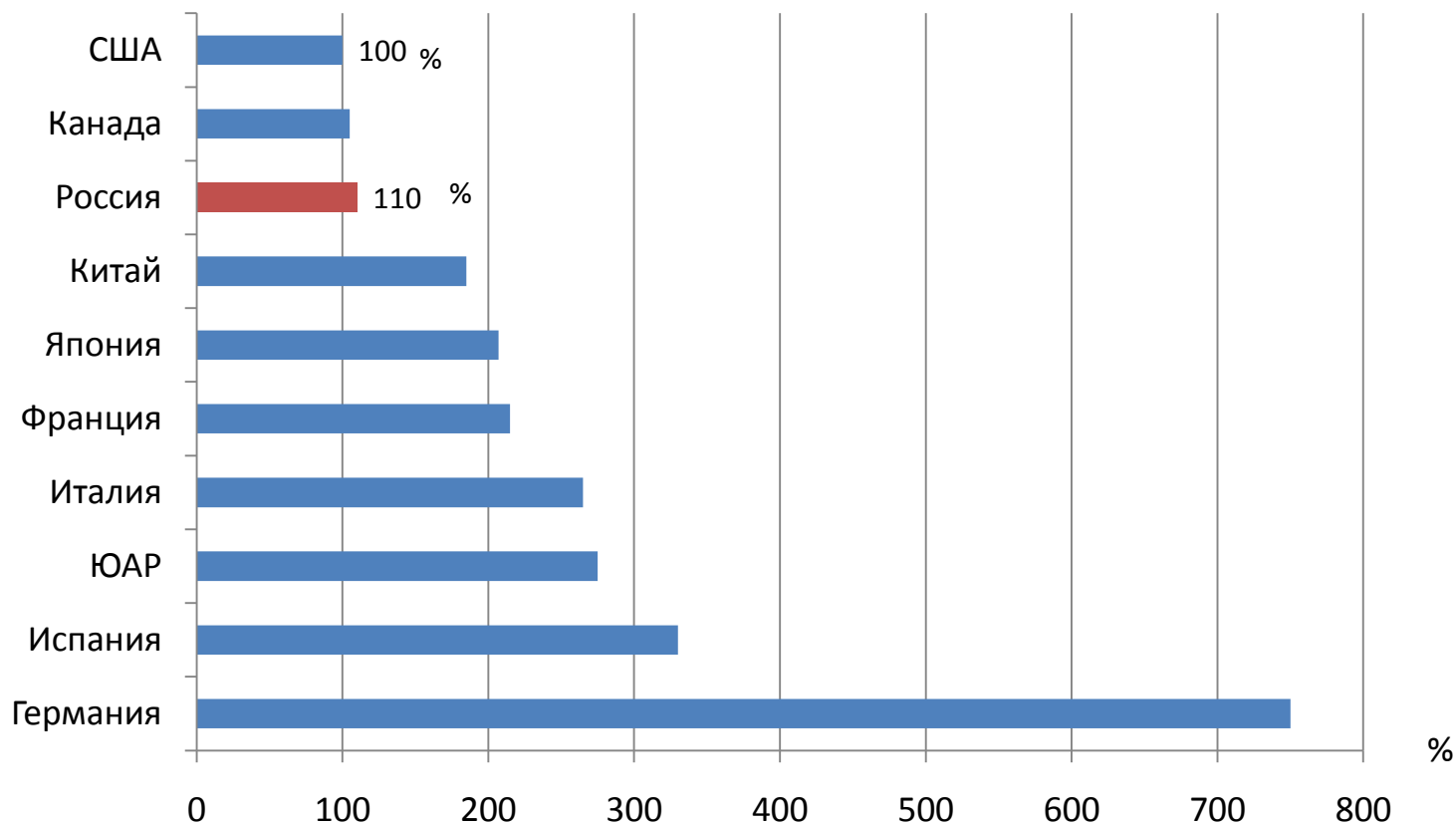
-  Рыночная цена франко-хозяйства
-  Услуги линейного элеватора и затраты на оформление документов
-  Ж/Д тариф в собственном подвижном составе (порожний и груженой пробеги)
-  Вагонная составляющая
-  Погрузка на судно и прочие расходы в порту

## Ж/Д составляющая в стоимости зерна

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.

Затраты на железнодорожную транспортировку зерна во внутреннем сообщении - не являются определяющими в розничной цене хлеба в России - в 2009 году они составили всего **2%**.

# Уровень железнодорожных тарифов в мире



Источник: Всемирный банк. Уровень железнодорожных тарифов в США принят за 100%

**Уровень железнодорожных тарифов в России – один из самых низких в мире**

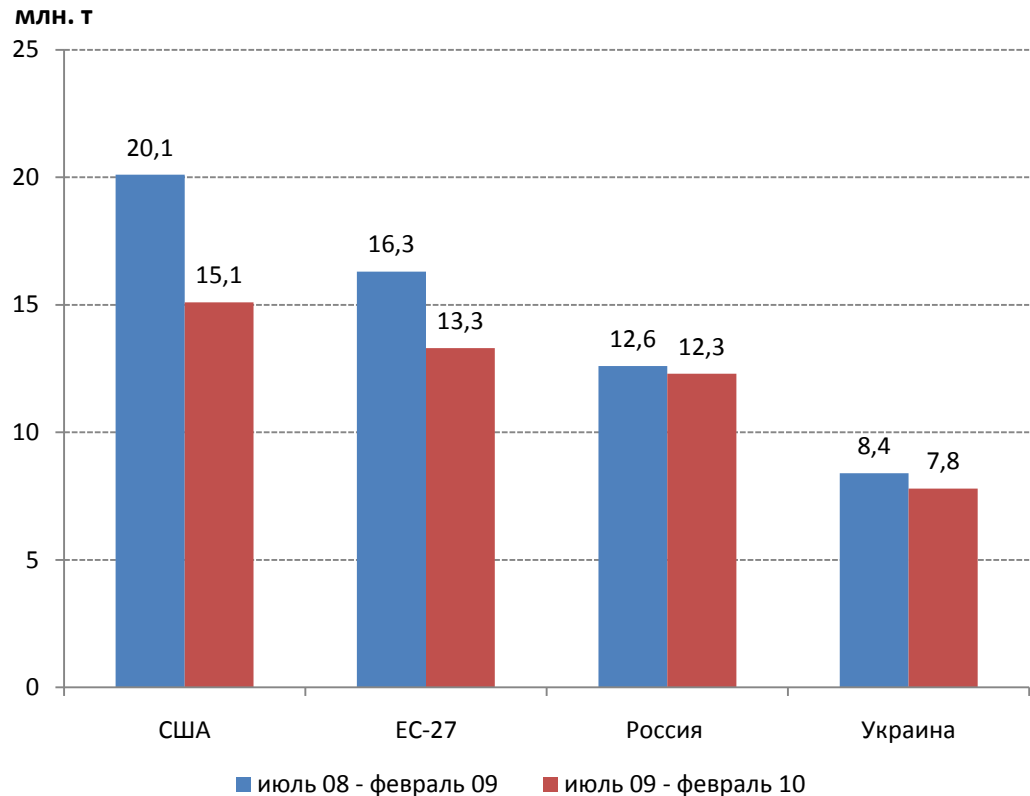
# Динамика экспорта пшеницы из основных стран-экспортеров в 2008/10 г.

Динамика экспорта пшеницы за 8 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%
- В России – 1%

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



**Доля России в мировой торговле пшеницей увеличилась на 2%, что говорит о настоящем положении дел на рынке.**

# Модернизация российской зерновой логистики

Основной задачей на ближайшее время является активная реализация инфраструктурных проектов:

- модернизация и создание новых элеваторных мощностей;
- развитие системы перевозок транспортными сетями;
- строительство системы перевалочных мощностей в морских портах;

Стратегия «Русагротранс» способствует развитию и оптимизации российской зерновой логистики и обеспечению продовольственной безопасности России

- Строительство консолидационных или формирование общественных терминалов со скидкой на услуги элеваторов до 20-25% от среднерыночной стоимости услуги;
- 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;



## Результаты деятельности ЗАО «Русагротранс»

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.
Развитие конкуренции	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 сост. на декабрь 2009 г. – 5% от объема экспортных жд перевозок
Объем перевозок зерновых грузов железнодорожным транспортом на экспорт	6,1 млн. т	8,4 млн. т <b>(+38%)</b>
Коэффициент порожнего пробега	1,8	1,4

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

## Конкуренция не самоцель – первична эффективность

**Развитие единой многоуровневой системы может осуществлять только оператор, способный решить комплексную логистическую задачу.**

**Компания ЗАО «Русагротранс», оперирующая на всех сегментах рынка перевозок зерна, способна решать масштабные задачи по оптимизации зерновой логистики и модернизации инфраструктуры с целью обеспечения экспортного потенциала зернового рынка необходимыми перевозочными мощностями.**

**Данный системный подход является хорошей предпосылкой для развития программы по увеличению объемов валового производства и экспорта зерна, поставленной Президентом и Правительством Российской Федерации на ближайшие годы.**

**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](http://www.rusagrotrans.ru)  
[info@rusagrotrans.ru](mailto:info@rusagrotrans.ru)**