



РОССИЙСКИЙ
ЭКСПОРТНЫЙ ЦЕНТР

▼ ЭКСАР

▼ РОСЭКСИМБАНК

НИУ «ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ»
Научно-практическая тарифная
конференция «Крейнинские чтения - 2019»
22 октября 2019 г

**Вопросы формирования сквозных тарифов
на перевозки грузов
по международным транспортным коридорам**

**КИРИЛЛОВА АЛЕВТИНА ГРИГОРЬЕВНА
РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА ПО РАЗВИТИЮ ЭКСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ
АО «РОССИЙСКИЙ ЭКСПОРТНЫЙ ЦЕНТР»,
ДОКТОР ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК, ПРОФЕССОР,
ПОЧЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**



РОССИЙСКИЙ
ЭКСПОРТНЫЙ ЦЕНТР

ЭКСАР

РОСЭКСИМЦЕНТР

Памяти Абрама Владимировича Крейнина, доктора экономических наук, заслуженного экономиста РСФСР и РФ

А.В. Крейнин вошел в историю железнодорожного транспорта как человек, которому удалось перестроить всю тарифную систему.

За время советской власти до написания монографии «Цены и ценообразование на транспорте» в 1969 году - тарифы на транспорте меняли в 1920, 1922, 1931, 1939, 1949, 1955 и 1967 гг.

Начиная с тарифов 1931 года ценообразование на транспорте строилось исходя из потребностей тех отраслей, которые были основными грузоотправителями (в соответствии с подходом к хозяйству как к единому комплексу).

Соответственно к затратам самого транспорта тарифы имели мало отношения.

После косыгинской реформы в соответствии с взятым курсом на усиление материальной заинтересованности и экономической самостоятельности была проведена тарифная реформа 1967 года.

Эта реформа изменила принципы составления тарифов, положив в основу не интересы народного хозяйства в целом (по крайней мере в том виде, в каком это понималось ранее), а интересы железных дорог (тарифы не ниже себестоимости).

Благодаря идеям Крейнина впервые в мировой практике в 1967–1974 годах был осуществлён переход на унифицированную двухставочную модель грузовых тарифов, адекватно отражающую зависимость перевозочных издержек от расстояния перевозки.

Такое решение способствовало эффективному размещению производства, существенно улучшило планирование доходов железных дорог и транспортных затрат предприятий народного хозяйства.

Важной предпосылкой для введения новой тарифной системы было использование экономико-математических методов при рационализации перевозок грузов.

А.В. Крейнин являлся признанным экспертом в области международных тарифов и многие годы участвовал в работе СЭВ, ОСЖД и МПС совместно с зарубежными железнодорожными администрациями по их разработке и совершенствованию.

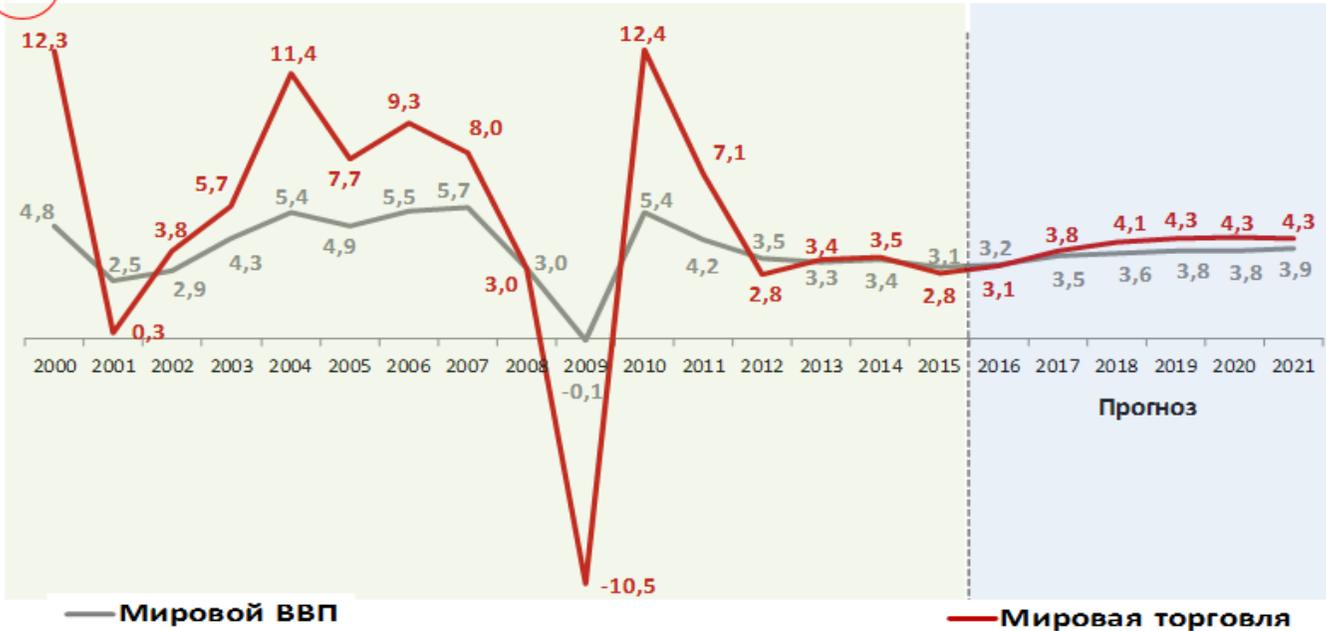
При его поддержке была принята методика определения эффективности экспорта и импорта транспортных услуг.



О темпах роста мировой торговли 2000 – 2020 гг.

ОПЕРЕЖАЮЩИЙ РОСТ МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ - СТИМУЛ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

1 ТЕМПЫ РОСТА МИРОВОГО ВВП И МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ, %



2

ОБЪЕМ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО НАПРАВЛЕНИЮ КИТАЙ – ЕВРОПА – КИТАЙ, 2014-2015 ГГ.



ОБЪЕМ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ



3

ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА:

ЭФФЕКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПРОСТРАНСТВА СТРАНЫ И ПРЕФЕРЕНЦИЙ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

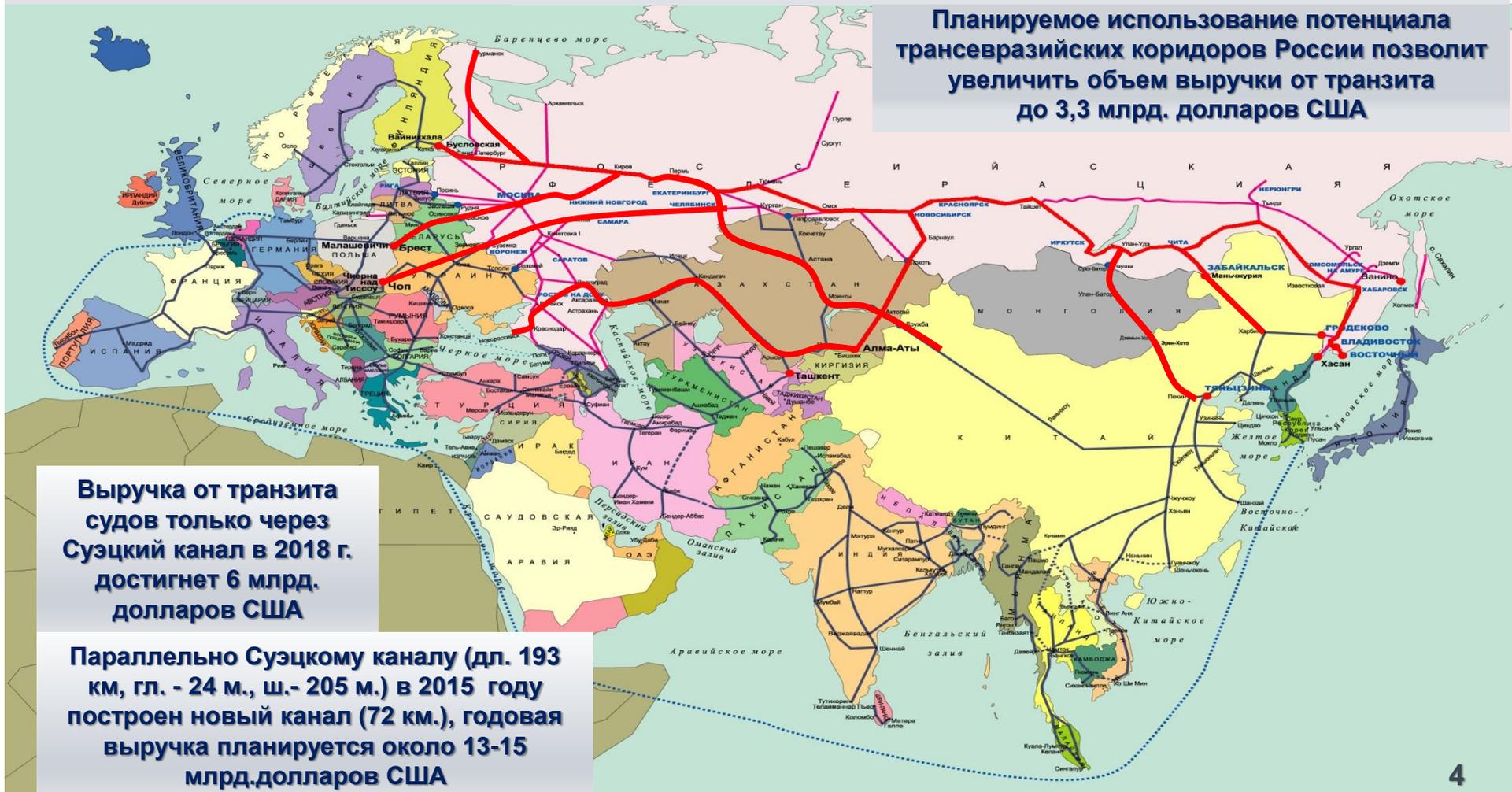
Основные международные транспортные коридоры, проходящие через территорию Российской Федерации

В 2018 году транзит контейнеров по МТК через территорию России составил 376,9 тыс. TEUs – это менее 0,16% от мирового объема контейнерных перевозок

Выручка от транзита контейнеров через территорию России в 2018 г. около 760 млн. долларов США

Объем транзитных перевозок контейнеров по МТК через территорию России к 2024 году планируется увеличить в 4,4 раза (1656 тыс. TEUs, это всего 0,7% от текущего мирового объема)

Планируемое использование потенциала трансевразийских коридоров России позволит увеличить объем выручки от транзита до 3,3 млрд. долларов США





Мероприятия по привлечению транзитных грузопотоков

Представительствам РЖД в зарубежных странах, совместно с торпредствами и филиалами РЭЦ подготовить базу данных грузоотправителей и грузополучателей, экспедиторских организаций и операторских компаний

Провести анализ грузов по номенклатуре по критериям:

- Точки зарождения,
- Точки потребления,

- Объемы, маршруты транспортировок, виды транспорта,

- Провести аналитику тарифов и цен на данные перевозки, включая все звенья товарно-транспортной цепи, Подготовить реестр зарубежных производителей и трейдеров, подключить к данной работе ТПП РФ и ТПП зарубежных стран,

Провести предварительные звонки и встречи, сформулировать потребности грузовладельцев (тарифные и технологические)

Сформировать наши финансовые и технологические возможности по работе с потенциальными клиентами:

- возможность предоставления скидок и пониженных тарифов, сквозных тарифных ставок,
- возможность применения пониженных ставок перевалки транзитных грузов в российских портах,
- возможность предоставления отсрочек платежей под гарантийные письма,
- возможность предоставления комплексных услуг, в том числе агентирование и прохождение таможенных процедур, услуг по перевалке, складированию, оформлению грузов в морских портах, страховые услуги и т.п.
- возможность оформления заказов и заявок в ускоренном онлайн режиме, в т.ч. на основе интернет-продаж

Проводить встречи и семинары с операторскими и экспедиторскими компаниями, в том числе в рамках МСЖД и ОСЖД. Сформулировать предложения по ставкам и продажам этих ставок операторам и экспедиторам с волатильностью цены в зависимости от срока заказа, оплаты и объема.

Принимать участие во всех промышленных и торговых конференциях и выставках, проводить адресную работу.

Проводить дальнейшую адресную работу с зарубежными грузовладельцами в режиме выезда на предприятия и контроля за качеством оказания услуг.

Проводить непрерывные изучения потребности и желания клиентов, оперативно реагировать на их изменения, предлагать новые пакеты «транспортных продуктов».

Выйти на «глобальную цифровую платформу» оформления заказов клиентов.



Сквозные тарифные ставки – фактор роста экспорта транспортных услуг

Применение сквозных тарифов на мультимодальные и транзитные железнодорожные перевозки повысит клиентоориентированность транзитных и смешанных перевозок и сделает их более привлекательными при перемещениях грузов в международных транспортных коридорах, проходящих по территории Российской Федерации.

Уровень и порядок установления и применения сквозных тарифных ставок можно определить путем разработки:

- концепции единого тарифа на транзитные мультимодальные перевозки грузов,**
- методики ценообразования на услуги ОАО «РЖД» и экспедиторов по организации перевозок грузов в смешанных сообщениях с участием железнодорожного, автомобильного и морского видов транспорта в международных транзитных перевозках,**
- коммерческими факторами рынка транспортных услуг.**

Применение сквозных тарифов оптимизирует взаимодействие различных видов транспорта при смешанных перевозках под управлением единого логистического оператора.

Реализация сквозных тарифных ставок на транзитные грузовые перевозки в смешанных сообщениях возможна путем подписания рамочных соглашений с АСМАП и Ассоциацией морских торговых портов и определения логистических операторов по продажам данных сквозных тарифных ставок.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ «ЭКСПОРТ ПРОДУКЦИИ АПК»

▶ Находится в структуре Национального проекта «Международная кооперация и экспорт»

▶ **Цель:** увеличение экспорта продукции АПК на 24 млрд \$ (всего 45 млрд \$ к 2024 году)

▶ Объем финансирования – 407 млрд рублей

Отрасли	Прирост к 2024 году	
	млрд \$	%
Масложировая продукция	5,5	177,4
Зерновые	3,9	52
Рыба и морепродукты	4,1	93,2
Мясная и молочная продукция	2,2	366,6
Продукция пищевой и перерабатывающей промышленности	5,2	152,9
Прочая продукция АПК	2,7	108

КЛЮЧЕВЫЕ ЗАДАЧИ ПРОЕКТА:

Создание новой товарной массы продукции АПК в том числе продукции с высокой добавленной стоимостью путем технологического перевооружения отрасли и иных обеспечивающих мероприятий

Создание экспортно-ориентированной товаропроводящей инфраструктуры

Устранение торговых барьеров для обеспечения доступа продукции АПК на целевые рынки

Создание системы продвижения и позиционирования продукции АПК

РЕЗУЛЬТАТЫ:

- Заключено не менее 100 соглашений по корпоративным программам международной конкурентоспособности (КПМК) по ключевым отраслям: рыба и ракообразные, масложировая продукция, продукция пищевой перерабатывающей промышленности, зерновая продукция

- Обеспечен учет потребностей АПК по транспортировке товарной массы;
- Введены в эксплуатацию экспортно-ориентированные ОРЦ;
- Организованы регулярные маршрутные отправки (не менее 1 млн тонн в год).

- Получено официальное признание МЭБ статуса Российской Федерации в качестве страны, свободной по ряду заболеваний животных

- Осуществляется продвижение российской продукции на внешние рынки под зонтичными брендами;
- Создана сеть представителей Минсельхоза России – атташе по АПК не менее 50 ед.



РОССИЙСКИЙ
ЭКСПОРТНЫЙ ЦЕНТР

ЭКСПАР
РОСЭКСИМБАНК

ОСНОВНЫЕ ЭКСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Направление СЮ:
Европейская часть
России - Восточная,
Центральная Европа и
Скандинавия (море)

Часть Панъевропейского
транспортного коридора
№ 1: Калининград - Рига,
Гданьск - Швеция, Дания

Часть Панъевропейского
транспортного коридора
№ 2: Екатеринбург -
Нижний Новгород -
Москва - Смоленск -
Брест, Минск (Белоруссия) - ЕС

Часть Панъевропейского
транспортного коридора
№9: Стамбул (Турция) -
Брянск-Москва-Санкт-
Петербург-Выборг -
Хельсинки (Финляндия)

Ответвление ТСМ:
Москва - Киев (жд, авто)

Ответвление ТСМ: Москва
- Москва-Новороссийск-
Ближний Восток, Африка,
Азия, Европа, Америка
(море)

Направление С-Ю:
Европейская часть
России - Азовское море -
Владикавказ, Грузия (жд
и авто)

Направление СЮ:
Европейская часть
России - Каспийское море
- Иран (море)

Ответвление ТСМ: Москва
- Самара, Уфа, Челябинск-
Казakhstan (жд)

Ответвление ТСМ:
Красноярск, Новосибирск,
Улан-Удэ - Монголия,
Китай (жд)

Ответвление ТСМ:
Красноярск, Хабаровск -
Владивосток/Находка -
Гродеково - Харбин
(Китай); Посьет/Зарубино
-
Краскино - Хуньчунь
(Китай) (море, ж/д, авто)

Коридоры, проходящие по территории России:

Север-Юг - Страны Восточной, Центральной Европы и Скандинавии - европейская часть России - Каспийское море - Иран - Индия, Пакистан и др.

Транссиб - Центральная Европа - Москва - Екатеринбург - Красноярск - Хабаровск - Владивосток/Находка. Система ответвлений: на Санкт-Петербург, Киев, Новороссийск, Казахстан, Монголию, Китай и Корею. Сопряжение с панъевропейскими транспортными коридорами №№ 2,3, 9

Приморье 1

Приморье 2

Панъевропейский ТК № 1

Панъевропейский ТК №

2 Панъевропейский ТК № 9

Зарубежные хабы



ПРИОРИТЕТНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ЭКСПОРТА ГРУЗОВ АГРОПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА



ЭКСПОРТНЫЙ АГРОЭКСПРЕСС СЕЛЯТИНО – ЧЭНДУ (КИТАЙ)

АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ МАРШРУТЫ ДОСТАВКИ И СКВОЗНЫЕ ТАРИФЫ

■ Море (Санкт-Петербург – Шанхай)

Время в пути: **56 суток**

Автомобильное «плечо»: 1 050 км

Стоимость: 220 тыс. руб. (**3,5 тыс. долл.** с учетом автомобильного «плеча», море – 2,6 тыс. долл.)

■ Море (Новороссийск – Шанхай)

Время в пути: **36 суток**

Стоимость: 260 тыс. руб. (**4 тыс. долл.** без авт. «плеча»)

■ Ж/д (Селятино (Моск. обл.) – Чэнду)

Оператор: **Рэйл Карго**

Время в пути: **16 суток**

Автомобильное «плечо»: 400 км

Стоимость: 330 тыс. руб. (5 тыс. долл.)

С учетом субсидии по ПП1104:

230 тыс. руб. (**3,5 тыс. долл.** без авто. «плеча»)

Преимущества: - наличие на ст. Селятино современных мультованных температурных складов мощностью 40 тыс. тонн
- наличие пункта ветеринарного контроля

■ Ж/д (Владивосток) – море (Шанхай)

Оператор: **ФЕСКО**

Время в пути: **25 суток**

Стоимость: **450 тыс. руб.** (**6,9 тыс. долл.** без авто. «плеча»)



КОРИДОРЫ



Задачи цифровой системы онлайн-заказа экспортной перевозки

Цель:

- Создать для экспортеров на площадке цифровой платформы РЭЦ эффективную коммерческую площадку в сфере железнодорожных и смешанных грузоперевозок, которая обеспечит четкое и оперативное взаимодействие между экспортерами и перевозчиками, операторами, экспедиторами в части поиска оптимальных условий транспортировки грузов и логистических услуг.

Задачи цифровой площадки:

- Обеспечение простой, быстрой и функциональной системы поиска перевозчиков и экспедиторов,
- Предложение оптимальной ценовой политики, возможность размещения заявок типа тендеров, возможность проведения аукционных торгов, позволяющих снизить цену доставки,
- Обеспечение широкого выбора перевозчиков и экспедиторов и постоянного развития площадки (перевозчики и экспортеры расширяют виртуальные и коммерческие контакты, перевозчики ищут попутные загрузки, экспортеры ищут попутный транспорт;
- Обеспечение реагирования на изменение конъюнктуры рынков сбыта транспортных услуг,
- Создание на площадке системы увеличения «линейки» услуг, формирования новых транспортных продуктов, объемов и структуры оказываемых услуг.
- Обеспечение надежности, безопасности и стабильности транспортных услуг,
- Обеспечение мониторинга за установлением и применением цен и тарифов на услуги, подлежащих государственному регулированию.

Цифровая система «Логистический калькулятор»

Платформа онлайн-заявки экспортной логистики

Сервисы будут встроены в электронную Единую Систему Поддержки Экспорта (ЕСПЭ)

«Логистический калькулятор» предназначен для облегчения российским экспортерам процесса планирования операций экспортной логистики, а также повышения доступности транспортно-логистического сервиса для средних и малых экспортеров.

На следующем этапе запланирована работа системы в формате исполнения онлайн заявки экспортера



Предложения по изменению принципов построения Прейскуранта

Действующий Прейскурант

Тариф зависит от типа вагона. Все вагоны распределяются по укрупненным группам (тарифным схемам) на основе близости себестоимости перевозки

Разброс тарифа от – 58% до +138% к среднему уровню. Обилие индивидуальных коэффициентов по наименованиям грузов (до 50).

Вся стоимость НКО учитывается в тарифах за груженный пробег (вагон)

Новый Прейскурант

Отказ от формирования тарифных схем, привязанных к определенным типам вагонов. Тарификация должна осуществляться на основе единой универсальной модели расчета стоимости перевозки. Длина и масса тары вагона станут непосредственно тарифицируемыми признаками (ценообразующими факторами)

Изменение уровня тарифов по наименованиям грузов в пределах $\pm 30-35\%$
Количество групп грузов с индивидуальными тарифными коэффициентами – 10-15

Стоимость НКО распределяется между груженым и порожним пробегом (вагоном)

Преимущества

более точное отражение перевозочных издержек в тарифах

стимулирование применения вагонов с улучшенными технико-эксплуатационными характеристиками, снижающими перевозочные издержки

снижение волатильности доходной базы ОАО «РЖД» при изменении структуры грузооборота

более точное отражение перевозочных издержек в тарифах

стимулирует рациональное управление порожним парком

Предложения по изменению принципов построения Прейскуранта

Действующий Прейскурант

Применяется коэффициент K_1 , корректирующий стоимость движенических операций в зависимости от расстояния перевозки (учитывается изменение доли пробега вагонов в составе сборных, передаточных, вывозных поездов)

Агрегированные тарифные ставки за использование инфраструктуры и локомотивов ОАО «РЖД»

Новый Прейскурант

Коэффициент K_1 не применяется

Дифференциация тарифных ставок в расчетной формуле*):

- за использование инфраструктуры (с применением тарифных коэффициентов по наименованиям грузов)
- за использование локомотивов (без применения тарифных коэффициентов)

Преимущества

незначительное влияние на стоимость перевозки

отсутствие практического позитивного стимулирующего эффекта от его применения

Сокращение разрыва в доходах собственников локомотивов в зависимости от наименования груза (сокращение «локальных оптимумов»)

Сочетание выделения «локомотивной» тарифной ставки и сближение коэффициентов по группам грузов позволит максимально сократить «локальные оптимумы»

*) при этом в суммарной величине тарифа локомотивная составляющая не выделяется