

Michael Bartsch

IBS Plenum- und Mitgliederversammlung 7. und 8. Oktober 2010 in Graz

PGK (pervaja gruzovaja kompanija)

OAO Pervaja Gruyovaia Kopmanija (erste Gütergesellschaft PGK) wurde im Jahr 2007 als Ergebnis der Reformierung von OAO RZD gegründet. Da OAO RZD ein natürliches Monopol mit den regulierbaren Tarifen ist, konnte OAO RZD nicht mit den anderen Besitzern des rollenden Materials konkurrenzieren. OAO PGK wurde gegründet mit dem Ziel, die Konkurrenzfähigkeit und die Anlageattraktivität der Gütersendungen zu gewährleisten, und als Folge, um zusätzliche Mittel für die Erneuerung des russischen Parks des rollenden Materials und die Finanzierung der Infrastruktur zu bekommen. Die Gründung durch OAO RZD der so mächtigen Organisation, die von seinem Gründer 200 000 Waggons bekam, hat Kritik seitens der privaten Operatoren hervorgerufen. Zu dem Zeitpunkt hatte der grösste Besitzer des rollenden Materials nicht mehr als 30'000 Waggons im eigenen Waggonpark. Somit beträgt der Anteil der PGK in der Struktur des Wagenparks der Russischer Föderation 22 %.

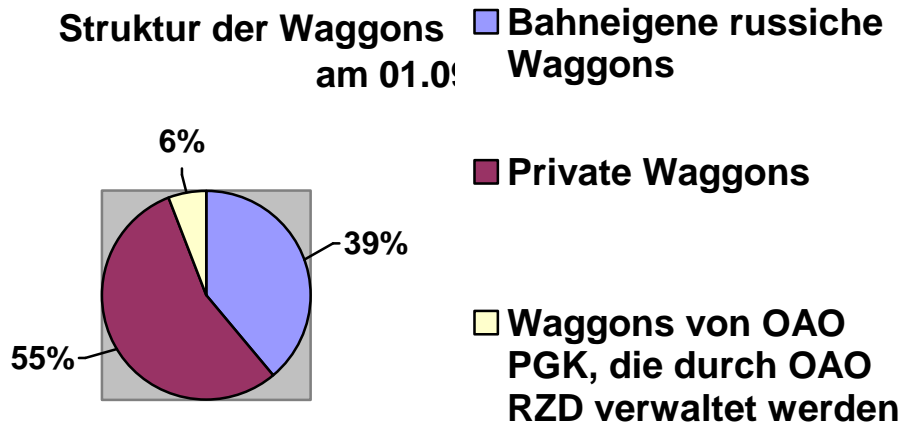
Der Generaldirektor von OAO PGK ist Salman Babaev, der ehemalige Leiter der Privolzhskoj Eisenbahn.

Die Firma hat 14 Filialen in Russland und ist praktisch überall bei den russischen Bahnen vertreten. Ausserdem wurde auch eine Tochtergesellschaft der PGK in der Ukraine und in Finnland (Freight One Scandinavia zusammen mit VR Cargo) gegründet und man möchte auch in Kasachstan eine Filiale gründen.

Total waren am 01.09.2008 1'007'400 Waggons in Russland immatrikuliert. Dabei waren 392'000 (39%) bahneigene Waggons, 59'600 (6%) Waggons, welche zur PGK (Erste Gütergesellschaft) gehörten, die zu diesem Zeitpunkt aber noch durch OAO RZD benützt wurden. Weiterhin gehörten 384'400 Waggons privaten Anbietern und 171'300 oder 31% - den Tochterfirmen von OAO RZD.

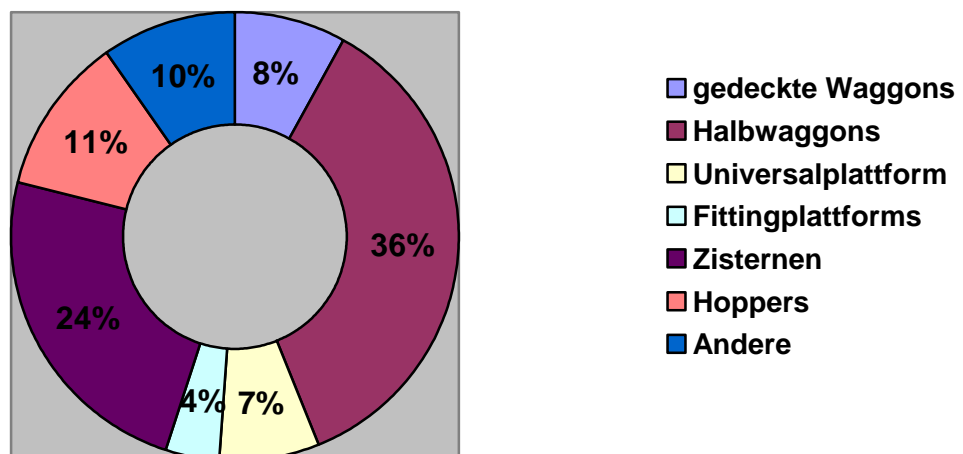
Die wichtigste Tendenz hier ist eine massive Erhöhung der Anzahl von privaten Waggons. Im Jahr 2009 setzte OAO RZD nur noch ca. 370'000 bahneigene Waggons ein, im Jahre 2006 waren es 630'000 Waggons. Diese Differenz wird auch dadurch erklärt, dass immer mehr Waggons abgeschrieben werden müssen.

Struktur der Waggons am 01.01.2009



Die Aufteilung nach Waggontyp (bahneigen und privat) zeigt, dass im gesamten Waggonpark 36% Halbwaggons zur Verfügung stehen. Danach folgen Zisternen mit 24% und gedeckte Waggons und Plattformen mit je 8% resp. 7%. Die Aufteilung der privaten Waggons hingegen zeigt in die umgekehrte Richtung: 41.6 % betragen Zisternen, 24.2% Halbwaggons und 4.2% gedeckte Waggons.

Struktur aller Waggons (bahneigen und privat) nach Waggontyp



Im 2008 hat PGK bereits mehr als 100 Mio. Tonnen befördert, am meisten davon Erdöl und Steinkohle. In diesem Jahr betrug der Anteil von PGK im Umfang der Beförderungen durch das Netz der russischen Eisenbahnen 6.8%. Wenn nicht die allgemeine wirtschaftliche Krise zu diesem Zeitpunkt gewesen wäre, hätte PGK 1.5 Mal mehr befördern können.

Im 2009 aufgrund der allgemeinen Senkung der Bahntransporte von 15 % hat PGK 1,9 Mal mehr Gütersendungen befördert als im 2008 und zwar 231,8 Mio. Tonnen.

Im Januar - August 2010 ist das Volumen der beförderten Sendungen im Vergleich zur selben Periode des vorigen Jahrs 1,3 Mal gewachsen und beträgt 193,8 Mio. Tonnen. Darunter wurden in diesen 8 Monaten 63,8 Mio. Tonnen Steinkohle (+34,3 %) befördert; 49,9 Mio. Tonnen Erdöl (+18,6 %), 16,5 Mio. Tonnen Erze (+20,8 %), 12,4 Mio. Tonnen Eisenmetalle (+123,0 %), 6,0 Mio. Tonnen Holz (+20,0 %), 10,1 Mio. Tonnen Baumaterial (-2,2 %), 4,3 Mio. Tonnen chemische und mineralischen Dünger (+32,4 %), 10,5 Mio. Tonnen Zement (+36,4 %), 2,8 Mio. Tonnen Koks (+202,1 %) und 17,5 Mio. Tonnen übrige Güter. Im Januar - August 2010 betrug der Anteil von PGK im Umfang der Beförderungen durch das Netz der russischen Eisenbahnen 22,0 % (+3,6 Punkte zur selben Periode des vorigen Jahres).

VGK (Vtoraja gruzovaja kompanija)

Gemäss dem Reformplan der Eisenbahnbranche soll OAO RZD in naher Zukunft keine eigenen Waggons mehr haben. Diese sollen alle durch die Tochtergesellschaften verwaltet werden. Somit sollte ein neues Segment der Konkurrenzwirtschaft entstehen – ein neuer Markt der Transportdienstleistungen. Neben der bereits existierenden PGK sollte noch eine zweite Gesellschaft gegründet werden – VGK – vtoraja gruzovaja kompanija mit etwa gleichem Waggonpark (man geht von 260 Tausend Waggons aus). Momentan wird noch diskutiert, ob auch private Waggonparkinhaber an der VGK (und evtl. auch an der PGK) teilhaben

sollten. Ursprünglich ist man davon ausgegangen, dass VGK Ende 2009 – spätestens Anfang 2010 gegründet sein sollte und bereits im April 2010 hätte starten können. Momentan gibt es viele widersprüchliche Informationen. Einerseits spricht man davon, dass die VGK bereits gegründet ist und ihre Arbeit im Oktober beginnt, dabei gibt es keinerlei offizielle Informationen über die Gründer, Waggonpark, Aufgaben etc. Andererseits spricht man davon, dass die Gesellschaft erst im Januar 2011 gegründet werden kann.

Gemäss unseren (noch nicht bestätigten) Informationen, ist VGK bereits gegründet und am 01.10.2010 hat man begonnen, gedeckte und Halbwaggonen VGK zu übergeben. Tatsächlich sollte die Firma ihre Tätigkeit aber frühestens ab 2. Quartal 2011 aufnehmen, bis dorthin wäre eine operative Arbeit durch ZFTO möglich, aber all das ist noch nicht definitiv entschieden und sollte Ende Oktober offiziell entschieden werden.

Tariffpolitik 2010/Änderungen SMGS

Wie Ende jeden Jahres, hat man auch Ende 2009 auf die Erscheinung der GUS-Tariffpolitik gewartet. Diese kam dann im November 2009 und wir mussten feststellen, dass es insbesondere für Transporte über die trockene Grenze, z.B. Brest, Tcop und/oder Dostyk gravierende Änderungen in der Ratenkalkulation für 2010 gegeben hat.

Mit der Änderung der Ratenkalkulation haben die GUS-Eisenbahnen die verschiedenen Tarife zusammengeführt. Dies bedeutet, es wurde der ETT – Eisenbahntarif, welcher bisher die bilateralen Tarife in und aus der GUS festgelegt hatte, mit dem MTT – Eisenbahntarif, welcher bisher die Tarife für den klassischen Transit durch die GUS umfasste, zusammengelegt. Als neue Basis gilt nun der MTT Tarif und deren Abrechnungsmethode. Wenn eine Ladung, die zu einer Sendung gehört auf dem Umladebahnhof aus einem Wagen der einen Spurweite in zwei oder mehr Wagen der anderen Spurweite umgeladen wird, so wird die Bezahlung für den Transport auf den

Eisenbahnen nach dem Umladen nach dem Satz der Gewichtskategorie berechnet, die der Gesamtmasse der Sendung entspricht, wie sie im ursprünglichen Frachtbrief angegeben wurde, bei einer Versandmenge von mehr als 25 Tonnen nach dem Satz der Gewichtskategorie 25 Tonnen für die Versandmenge, ausgenommen Fälle, bei denen die Umladung aus Gelenkwagen oder Wageneinheiten mit zwei oder mehr Elementen erfolgt, die eine Wagenummer haben, bzw. aus Wagen vom Typ Habbins 2770-2772. Daraus resultieren natürlich erhöhte Frachtraten.

Wir haben uns sofort überlegen müssen, welche Möglichkeiten bestehen, dieses Problem zu minimieren und haben unseren Kunden einige Ideen aufgezeigt:

- *Verladung ab Brest/Tcop/Dostyk in privaten Wagons mit grösserem Rauminhalt, sodass möglicherweise eine 1:1 Umladung stattfinden kann.*

Wie die Erfahrung gezeigt hat, wurde diese Möglichkeit jedoch nicht genutzt. Solange es noch genug bahneigene Waggons gibt, möchten die Kunden immer noch diese nützen, obwohl sie einen grösseren Tarif zahlen. Die Miete der privaten Waggons und die Leerretournierung fallen dann nicht an.

- *Geringere Auslastung der europ. / chin. Wagons, sodass eine 1: 1 Umladung stattfinden kann*

Dieser Vorschlag wird durchaus genutzt.

- *Verladung in Containern*

Die Kunden, die die Ware konventionell transportiert haben, machen es immer noch. Die Umstellung auf Containertransporte kommt bei den meisten doch nicht in Frage.

Die GUS-Bahnen haben in den ersten Monaten 2010 schnell gespürt, dass ihnen doch die Transitmenge entgeht und haben auch nach Lösungen und

Verbesserungsmöglichkeiten suchen müssen. Als Erste kam dann die Ukraine, die seit 01.02.2010 einen zusätzlichen senkenden Koeffizient für Sendungen, die 1:2 umgeladen werden, eingeführt hat. Die ukrainische Transitstrecke wurde nun mit dem Koeffizienten 0.8 gerechnet unter der Bedingung, dass die europäischen Waggons mit mindestens 37 to ausgelastet sind und im Verhältnis 1:2 oder mehr umgeladen werden. Dies ergab für Transporte ab Tcop nach russischen und mittelasiatischen Destinationen eine Ratenreduktion von ca. 7%. Dann kam auch Weissrussland dazu und hat beschlossen, für die Transitraten den gleichen zusätzlichen reduzierten Koeffizienten einzuführen. Darüber wurde im Telegramm Nr. 21-07-02/5754 vom 26.02.2010 informiert. Die weissrussische Transitstrecke wurde ab 01.03.2010 bis und mit 31.12.2010 mit Koeffizient 0.8 gerechnet unter der Bedingung, dass die europäischen Waggons mit mindestens 25 to ausgelastet sind und im Verhältnis 1:2 oder mehr umgeladen werden.

Ende Januar 2010 kam auch eine weitere gute Nachricht von den GUS-Bahnen und zwar wurden wir informiert, dass ab 01.02.2010 keine VAT auf die Importfrachtraten für Usbekistan abgerechnet wird. Dies als Versuch der Regierung, mehr Ware heranzuziehen.

Im Mai 2010 hat die kasachische Bahn informiert, dass ab 01.06.2010 bis Ende des Jahres für konventionelle Sendungen von Baumwolle, Aluminium, Erze und Eisenkonzentrate senkende Koeffizienten eingeführt werden. Die Transitfrachten für die oben genannten Güter sind ca. 20% günstiger geworden.

Ende Juni 2010 hat die Ukraine informiert, dass ein senkender Koeffizient auch für Importsendungen angewendet wird, wenn die Ware an der Eingangsgrenze aus einem europäischen in zwei oder mehrere BS-Waggons umgeladen wird. Diese Regelung galt aber nicht für Ware, die in kurzgekoppelten Waggons oder in Habbins angekommen ist.

Anfang Juli 2010 kamen dann die Änderungen im SMGS und SI zu SMGS, die seit 01.07.2010 in Kraft sind. Es geht darum, dass den Bahnen das Recht

gegeben wurde, jeweils selber zu entscheiden, ob die Abrechnung der Fracht per Euro- oder BS-Waggon nach der Umladung aus einem europäischen Waggon in zwei oder mehrere BS-Waggons stattfindet. Diese Ergänzung sieht wie folgt aus:

Artikel 13 nach Paragraph 5 mit dem neuen Paragraph 5a ergänzen:

„Wenn eine Waggonsendung gemäss Punkt 2 Paragraph 2 Artikel 3 SMGS mit Umladung an der Grenze stattfindet und die Umladung aus einem Waggon einer Spurbreite in zwei oder mehrere Waggons anderer Spurbreite passiert (weil zum Beispiel, Parameter der Waggons nicht übereinstimmen oder weil die Anforderungen der Anlage 14 zu SMGS betreffend der Befestigung eingehalten werden müssen), dürfen die in die Sendung involvierten Eisenbahnen die Frachtkosten für die Güter in jedem Waggon nach der Umladung als für je eine separate Sendung abrechnen.“

Wichtig zu beachten ist, dass die Frachtabrechnung auf der GUS-Tarifpolitik basiert, in der keine Änderungen vorgenommen wurden! Das heisst, dass überall dort, wo die Fracht gemäss der GUS-Tarifpolitik erfolgt, momentan keine Änderungen stattfinden. Dies hat auch ein Telegramm aus Weissrussland Nr. NY 05/485 vom 11.06.2010 bestätigt, wo es wie folgt hiess:

„Bis die Änderungen und Ergänzungen in die Tarifpolitik der GUS-Bahnen eingetragen werden, findet die Kalkulation der Frachtkosten nach der Umladung aus einem Waggon einer Spurbreite in zwei oder mehrere Waggons anderer Spurbreite gemäss Punkt 5 der TP statt.“

Länder hingegen, die Import/Export gemäss eigener Tarifpolitik abrechnen, wie z.B. (Kasachstan, die Ukraine, Russland) können die Änderungen in der eigenen Tarifpolitik vornehmen. Dies hat bereits die Ukraine gemacht. Mit dem Telegramm Nr. 0001778/YM vom 11.06.2010 wurde informiert, dass aufgrund der Änderungen im Paragraph 5 Artikel 13 SMGS ab 01.07.2010 solche Importsendungen, die aus einem europäischen Waggon in zwei oder mehrere BS-Waggons umgeladen werden, separat per BS-Waggon abgerechnet werden.

Gleichzeitig im Juli 2010 hat die ukrainische Bahn im Telegramm Nr. ZM-8/357 vom 26.05.2010 informiert, dass sie ab 01. Juli 2010 bis Ende des Jahres für Transitsendungen einen Erhöhungskoeffizienten 1.03 eingeführt hat. Als Gründe wurden senkende Rentabilität der Sendungen und ständige Senkung des Umrechnungskurses CHF/USD genannt. Dieser Koeffizient gilt für alle Güter, ausser solchen, für die es Spezialpreise in CHF gibt.

Die GUS-Eisenbahnen haben per 01.01.2010 den neuen Umrechnungskurs CHF/USD auf 1.03 festgelegt (2. Halbjahr 2009 = 1.08). Dieser gilt für Umrechnung von allen Transitstrecken, ausser für Russland, weil hier die Frachtkosten nur in Rubel bezahlt werden können. Dieser Kurs 1.03 wurde jedes Quartal angepasst und beträgt aktuell vom 01.10.2010 bis und mit 31.12.2010 neu 1.08 - dies gemäss dem Telegramm aus der Ukraine Nr. ZMTP-65 vom 31.08.2010

Ab 01.10.2010 wurden einige Änderungen in MTT- und ETT-Tarifen vorgenommen. Die wichtigste Änderung ist folgende:

Punkt 2 Paragraph 13 „Waggonsendungen mit kleiner Geschwindigkeit“
Abschnitt I Teil II neu:

„2. Wenn Güter, die zu einer Sendung gehören wegen den Gründen, die im Paragraph 5a der Vereinbarung über internationale Güterverkehre genannt sind, aus einem Waggon einer Spurbreite in zwei oder mehrere Waggon einer anderen Spurbreite umgeladen werden, werden die Frachtkosten pro jeden einzelnen Waggon als selbständige Sendung kalkuliert.

Dabei werden Tarifraten und Kalkulationsgewichte separat für jeden nach der Umladung beladenen Waggon unter der bestimmten Regelung (Punkt 1 dieses Paragraph) und Berücksichtigung der faktischen Gewichte in diesen Waggon bestimmt.

Wenn Güter, adressiert an einen Empfänger und an eine Bestimmungsstation aus zwei oder mehreren Waggon in einen Waggon umgeladen wurden, wird die Frachtrate in der durch Punkt 1 dieses Paragraph bestimmten Regelung

für Summe aller Gewichte, die in diesen Waggon umgeladen wurden, kalkuliert. Dabei werden die Frachtraten für jede Sendung wie folgt kalkuliert: Wenn die Summe der Kalkulationsgewichte in diesem Waggon gleich oder höher als die Gewichtskategorie ist, gemäss der der Tarif kalkuliert worden ist, wird die Tarifraten mit der Kalkulationsmasse pro Sendung multipliziert. Wenn die Summe der Kalkulationsgewichte in diesem Waggon weniger ist, als die Gewichtskategorie, gemäss der der Tarif kalkuliert worden ist, wird Tarifraten mit Kalkulationsmasse pro Sendung multipliziert und weiter die Zahlung wird durch die Sendungen verteilt entsprechend deren faktischen Massen“

Das heisst, dass alle Sendungen, die im klassischen Transit gehen und zum Beispiel, in Brest oder Tcop aus einem europäischen in mehrere BS-Waggons umgeladen werden und nach Afghanistan, Mongolei, China etc. weiterlaufen, per BS-Waggon abgerechnet werden müssen.

Zollunion/VAT Abrechnung:

Am 25. September 2009 wurde der Zollkodex der Zollunion zwischen Weissrussland, Russland und Kasachstan bewilligt. Nach allen innerstaatlichen Abstimmungen und Nacharbeitung wurde der Vertrag zum Zollkodex der Zollunion am 27. November 2009 in Minsk unterschrieben. Gemäss der Planung der Ratifizierung des Zollkodexes der Zollunion wurden bis 01. Juni 2010 die innerstaatlichen Prozeduren zum Inkrafttreten des Zollvertrages durchgeführt und per 01. Juli 2010 ist nun die Zollunion zwischen Weissrussland, Russland und Kasachstan in Kraft getreten.

In der Perspektive wird die Möglichkeit bereitgestellt, dass die Akteure der Aussenwirtschaftstätigkeit ihre Geschäfte an jeden Ort der Teilnehmerstaaten der Zollunion tätigen können. Der Transportweg öffnet sich von der Aussengrenze der Zollunion gleich bis zum Sitz des Empfängers, egal in welchem Staat der Union er sich befindet. Es wurde geplant, dass ein einheitlicher Zolltarif erhoben wird. Danach darf die Ware frei in den 3 genannten Ländern verkehren. Es tritt ein neues Zollgesetzbuch und eine

einheitliche Warenliste in Kraft. Gemäss unseren Informationen, werden bei 11.000 Positionen der Güter die erhobenen Zölle unverändert bleiben, bei 2.800 Positionen sinken die Zollsätze und bei 1.500 Positionen steigen sie. Es ist eine offene Zollunion analog WTO und es gibt bereits Gespräche über den Beitritt von weiteren Ländern, z.B., Kirgisien. Moldawien hingegen hat nicht vor, der Zollunion beizutreten. Dies hat am 21.09.2010 Vize-Premier des Landes und Wirtschaftsminister Valeri Laser an einer Pressekonferenz mitgeteilt. Er ist gegen eine weitere politische und wirtschaftliche Integration und meint, das Land habe genug von der Integration im Rahmen der GUS aufgrund des Vertrags über den Freihandel und dies widerspricht nicht dem Prozess der europäischen Integration. Momentan stehen aber so oder so sehr viele Fragen offen und auch die drei Mitgliedsländer müssen noch einiges klären.

Es gibt natürlich eine Zollregelung der Zollunion. Die Steuergesetze von Russland wurden aber bis jetzt noch nicht angepasst und daraus ergibt sich, dass sämtliche Frachtraten ab Drittland im Transit durch Russland nach Kasachstan mit der üblichen Mehrwertsteuer in Höhe von 18% abzurechnen sind. Diese Entscheidung bzw. Information kam ziemlich kurzfristig und hat verständlicherweise bei der Kundschaft viele negative Reaktionen hervorgerufen. Obwohl momentan die Importsendungen nach Kasachstan trotzdem stattfinden und mit 18% für Transit durch Russland abgerechnet werden, gibt es immer noch offene Fragen und Erklärungsbedarf seitens RZD und ZFTO.

Nun hat die Kommission der Zollunion der russischen Regierung vorgeschlagen, solche Sendungen innerhalb der Zollunion mit 0% VAT abzurechnen und entsprechende Änderungen in der Gesetzgebung vorzunehmen. Es gibt jedoch noch keine Reaktionen aus Russland zu diesem Thema.