



Институт проблем
естественных монополий

IX международная конференция
Рынок перевозок нефти и
нефтепродуктов

Влияние тарифной системы на железнодорожном транспорте на перевозки нефтеналивных грузов

Савчук В.Б.

заместитель генерального директора

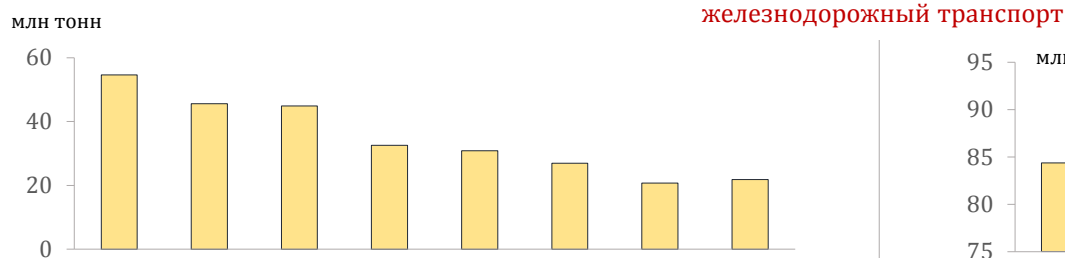
16 марта 2018
Москва



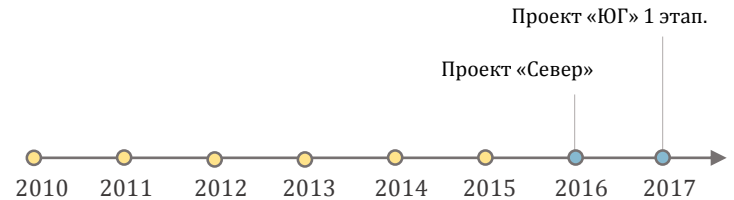
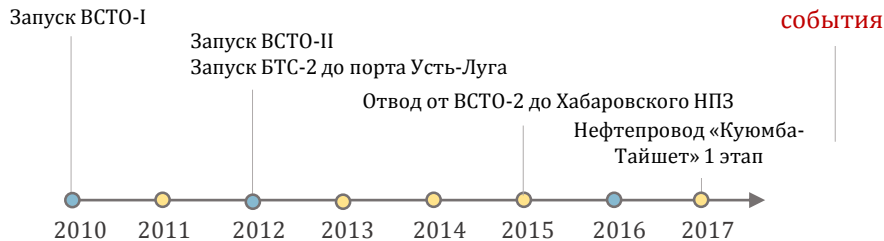
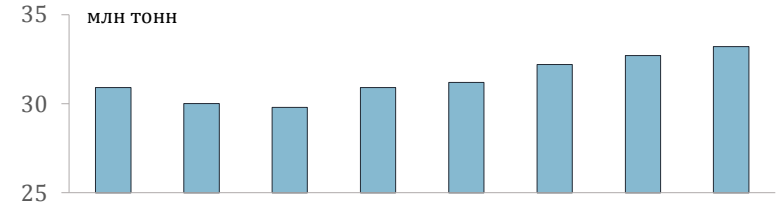
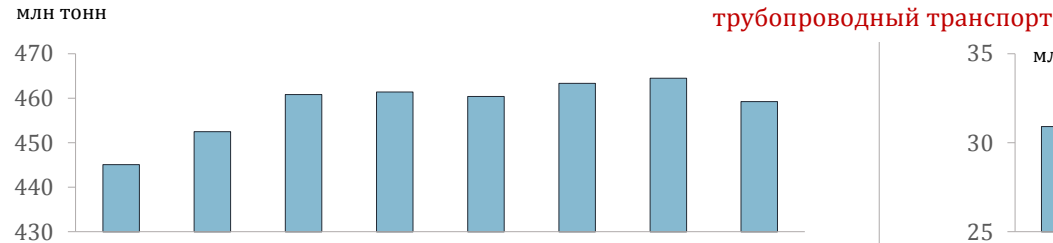
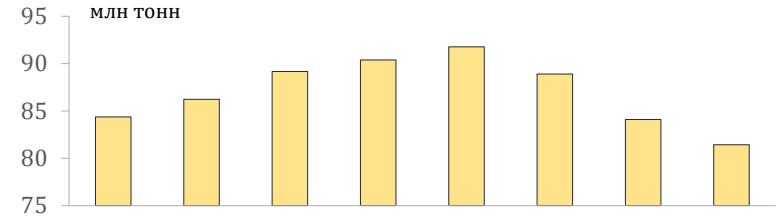
Развитие системы магистральных нефтепродуктопроводов неизбежно приводит к переходу грузовой базы железнодорожного транспорта



Нефть



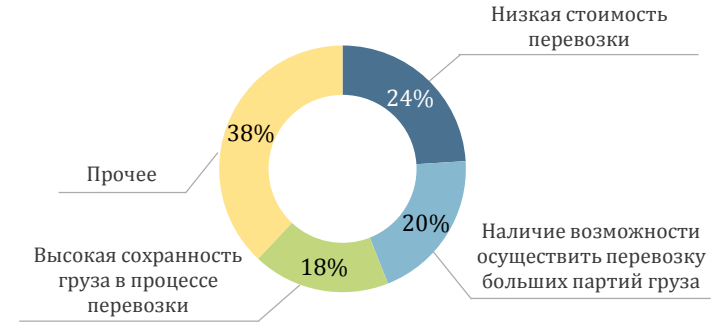
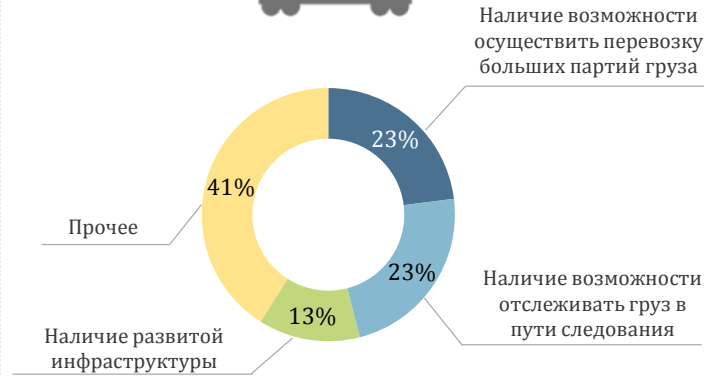
Нефтепродукты



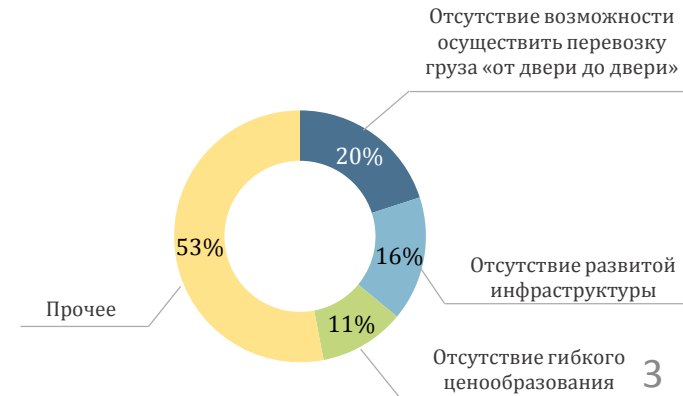
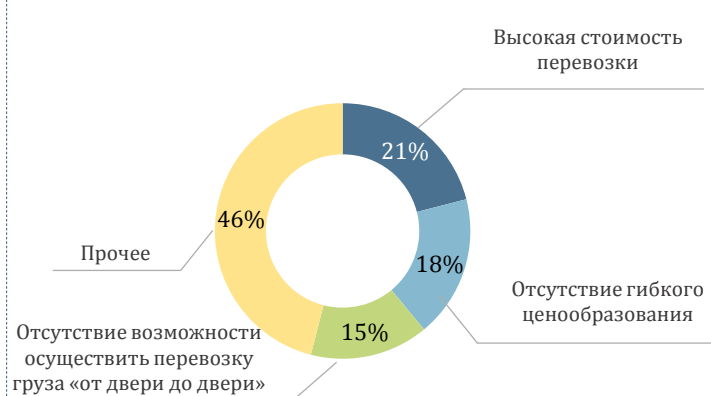
Основные преимущества и недостатки железнодорожного и трубопроводного транспорта по результатам анкетирования ИПЕМ в 2017 году



Основные преимущества



Основные недостатки



Трубопроводный транспорт выигрывает конкуренцию у железнодорожного благодаря низким ценам и высокому уровню сервиса



При транспортировке сырой нефти железнодорожный транспорт уже проиграл конкурентную борьбу трубопроводному



Железнодорожный транспорт еще сохраняет сильные конкурентные позиции при перевозке нефтепродуктов



Транснефть проводит активную работу по смещению транспортного баланса в транспортировке нефтепродуктов в свою сторону:

- обеспечивает низкую стоимость перевозки
- организация доставки «от двери до двери» в кооперации с автомобильным транспортом
- предоставление сопутствующих услуг и создание новых сервисов:
 - формирование сопутствующей документации по сделке
 - обеспечение хранения товара в своей инфраструктуре
 - гарантия передачи товара покупателю



Формирование тарифов



Пример оценки стоимости транспортировки нефти до Комсомольского НПЗ из Иркутской области*

3711,6 руб./т.**



2622,2 руб./т.***

* - экспертная оценка ИПЕМ

** - стоимость услуг железнодорожного транспорта включает затраты по оплате услуг ОАО «РЖД» (инфраструктура и локомотивы) и операторов вагонов

*** - стоимость услуг трубопроводного транспорта включает затраты по оплате перекачки, диспетчеризации, сливу и наливу

Доход РЖД сократится на 20,9 млрд рублей в результате развития системы нефтепроводов, доход операторов – на 1,4 млрд рублей



В 2018-2019 гг. к системе магистральных нефтепроводов будут подключены 3 НПЗ: Комсомольский, Афи́пский и Ильский

Подключение НПЗ Краснодарского края к системе магистральных нефтепроводов

объём ЖД перевозок	↓	1,5 млн тонн
доход РЖД	↓	3,2 млрд руб.
потребный парк цистерн	↓	1,1 тыс. ед.
потребная пропускная способность	↓	1,2 пар поездов в сутки

Ильский НПЗ
Афи́пский НПЗ

Подключение Комсомольского НПЗ к ВСТО-2

объём ЖД перевозок	↓	5,1 млн тонн
доход РЖД	↓	17,7 млрд руб.
потребный парк цистерн	↓	5,4 тыс. ед.
потребная пропускная способность	↓	4 пары поездов в сутки

Комсомольский НПЗ

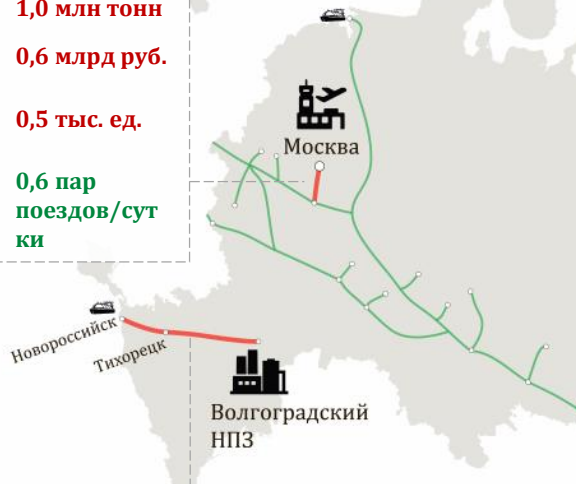
Доход РЖД сократится на 3,6 млрд рублей в результате развития системы нефтепродуктоводов, доход операторов – на 0,4 млрд рублей



Перепрофилирование существующего нефтепровода на светлые нефтепродукты

объём ЖД перевозок	↓	1,0 млн тонн
доход РЖД	↓	0,6 млрд руб.
потребный парк цистерн	↓	0,5 тыс. ед.
потребная пропускная способность	↓	0,6 пар поездов/сутки

В 2018 г. начнётся полноценная эксплуатация нефтепродуктовода Волгоград – Тихорецк для экспортных поставок дизельного топлива, а также расширены поставки авиационного топлива в московский регион по перепрофилированному нефтепроводу



Строительство нефтепродуктовода Волгоград – Тихорецк (2 этап проекта Юг) и подключение Волгоградского НПЗ

объём ЖД перевозок	↓	2,6 млн тонн
доход РЖД	↓	3,0 млрд руб.
потребный парк цистерн	↓	1,4 тыс. ед.
потребная пропускная способность	↓	1,5 пар поездов/сутки

Пришло время интеграции видов транспорта



- ⚙ Доход РЖД ↓ на **24,5** млрд руб.
- ⚙ Доход операторов ↓ на **1,8** млрд руб.
- ⚙ Объём перевозки на ЖД ↓ на **10,2** млн тонн
- ⚙ Потребный парк цистерн ↓ на **8,4** тыс. ед.
- ⚙ Пропускная способность ↑ на **7,3** пар/сутки



Конкуренция между железнодорожным и трубопроводным транспортом возможна только на этапе планирования и оценки экономической привлекательности (до инвестиционной фазы) строительства трубопровода



Текущее государственное регулирование тарифов на железнодорожном транспорте не позволяет эффективно конкурировать с трубопроводным транспортом



С целью сохранения существующей грузовой базы нефтяных грузов необходимы заблаговременные точечные тарифные решения



Железнодорожному и водному транспорту необходимо создавать комплексные транспортные продукты со всеми участниками перевозочного процесса - операторами подвижного состава, автомобильным и даже трубопроводным транспортом



Институт проблем
естественных монополий

Россия, 123104, г. Москва,
ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1

Тел.: +7 (495) 690-14-26

Факс: +7 (495) 697-61-11

e-mail: savchuk@ipem, ipem@ipem.ru



www.ipem.ru

www.facebook.com/anoipem

Спасибо за внимание!



Отправьте заявку на pr@ipem.ru, чтобы
получать материалы ИПЕМ лично на
электронную почту.

