



**МИНИСТЕРСТВО  
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
(МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ)

ул. 1-я Тверская-Ямская, д. 1,3, Москва,  
ГСП-3, А-47, 125993  
Тел. (495) 694-03-53, Факс (499) 251-69-65  
E-mail: mineconom@economy.gov.ru  
<http://www.economy.gov.ru>

*19.01.2017 № 904и-40*

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Ассоциация перевозчиков  
и операторов подвижного состава  
железнодорожного транспорта

Тверская ул., д. 1А, Санкт-Петербург, 191015

Копия: Аппарат Правительства  
Российской Федерации

О рассмотрении обращения

Письмо Аппарата Правительства  
Российской Федерации от 14.12.2016  
№ П9-63827

В соответствии с письмом Аппарата Правительства Российской Федерации Минэкономразвития России совместно с Минтрансом России, Минэнерго России, ФАС России и ОАО «РЖД» рассмотрело обращение Ассоциации перевозчиков и операторов подвижного состава железнодорожного транспорта (далее – Ассоциация) от 01.12.2016 № 650 и сообщает следующее.

В указанном обращении констатируется падение объемов погрузки нефти и нефтепродуктов на сети железных дорог, а также предлагается разработка заинтересованными ведомствами и организациями схемы транспортного баланса рынка по транспортировке нефти и нефтепродуктов на трехлетнюю или пятилетнюю перспективу, что позволит обеспечить планирование имеющихся транспортных мощностей, в том числе в инвестиционных целях.

Предложение Ассоциации поддержано ОАО «РЖД», причиной спада обозначен уход значительного объема нефти и нефтепродуктов в систему трубопроводов ПАО «Транснефть».



По данным Минэнерго России, за период январь-октябрь 2016 года с отечественных нефтеперерабатывающих заводов отгружено 152,7 млн. тонн основных видов нефтепродуктов, таких как автомобильный бензин, дизельное топливо, вакуумный газойль, мазут топочный, топливо судовое маловязкое и топливо судовое остаточное (-20,4 млн. тонн или -11,8 % к аналогичному периоду 2015 года), следующими видами транспорта:

- железнодорожным транспортом 102,7 млн. тонн (-18,3 млн. тонн или -15,1 % к аналогичному периоду 2015 года);
- трубопроводным транспортом 29,3 млн. тонн (+1,5 млн. тонн или +5,3 % к аналогичному периоду 2015 года);
- водным транспортом 12,2 млн. тонн (-1,5 млн. тонн или -11,2 % к аналогичному периоду 2015 года);
- прочими видами транспорта 8,5 млн. тонн (-2,1 млн. тонн или -19,6 % к аналогичному периоду 2015 года).

Таким образом, доля перевозок нефтепродуктов железнодорожным транспортом составила 67,3 % (снижение на 2,7 процентных пункта к 2015 году), трубопроводным транспортом – 19,2 % (рост на 3,2 процентных пункта к 2015 году).

Транспортировка нефтяных грузов железнодорожным транспортом на территории Российской Федерации осуществляется с использованием инфраструктуры, принадлежащей ОАО «РЖД», различными операторами подвижного состава.

Все маршруты транспортировки нефтяных грузов по системе ПАО «Транснефть» имеют альтернативу для их транспортировки по железной дороге, сеть которой является более разветвленной, что является дополнительным конкурентным преимуществом операторов железнодорожного транспорта.

При этом для корректного сравнения ценовых параметров грузоперевозок разными видами транспорта к абсолютному значению тарифа по транспортировке ПАО «Транснефть» следует добавлять стоимость дополнительной доставки иным видом транспорта непосредственно до грузополучателя с расчетом совокупной стоимости доставки грузов до пунктов назначения.



Также в целях развития конкурентных отношений в сфере транспортировки нефтепродуктов тарифы на услуги по перекачке нефтепродуктов устанавливаются как предельное соотношение к стоимости транспортировки нефтепродуктов по альтернативному маршруту железнодорожным транспортом в размере не выше 0,7, что с учетом затрат на дополнительную доставку в совокупности соответствует затратам на перевозку железнодорожным транспортом по прямому маршруту.

В связи с этим снижение погрузки нефтяных грузов по сети железных дорог (по данным ОАО «РЖД» за 2016 год на 6,1 %, в том числе на 3,1 % по поставкам на внутренний рынок и на 9,7 % по поставкам на экспорт) следует рассматривать с точки зрения структурных сдвигов в нефтяной отрасли, в частности «налогового маневра» со снижением экспортных пошлин на нефть и светлые нефтепродукты и одновременным увеличением НДС, а также падения объемов производства мазута.

Учитывая относительно небольшие объемы перекачки трубопроводным транспортом нефтепродуктов по сравнению с перекачкой нефти, субъектам рынка железнодорожных перевозок в целях увеличения загрузки имеющихся транспортных мощностей в первую очередь следует обратить внимание на рынок транспортировки нефти, используя при этом широкий спектр механизмов привлечения клиентов: гибкая ценовая политика, индивидуальный подход и т.п.

Предлагаемая к разработке схема транспортного баланса рынка по транспортировке нефти и нефтепродуктов может носить исключительно оценочный характер с учетом сложившихся тенденций в нефтяной отрасли, без аналогий со сводным балансом производства и поставок электрической энергии (мощности), являющегося одним из основных инструментов тарифного регулирования в сфере электроэнергетики.

Директор Департамента  
государственного регулирования  
тарифов, инфраструктурных реформ и  
энергоэффективности



Я.В. Мандрон