

ТАРИФООБРАЗОВАНИЕ НА УСЛУГИ ПО ТРАНСПОРТИРОВКЕ НЕФТИ ПО ТРУБОПРОВОДАМ В РОССИИ

Кандидат эконом. наук, доцент **Проворная И.В.**,
доктор эконом. наук, профессор **Филимонова И.В.**,
кандидат эконом. наук, доцент **Немов В.Ю.**
Чеботарева А.В.

(Институт нефтегазовой геологии и геофизики им. А.А. Трофимука СО РАН)

FORMATION OF RATES FOR OIL TRANSPORTATION SERVICES BY PIPELINES IN RUSSIA

I.V. Provornaya, Ph.D. (Econ.), Associate Professor,
I.V. Filimonova, Doctor (Econ.), Professor,
V.Yu. Nemo, Ph.D. (Econ.),
A.V. Chebotareva

(Trofimuk Institute of Petroleum Geology and Geophysics of SB RAS)

Транспортировка нефти, нефтепроводы, «Транснефть», тарифообразование, индикативный метод.

Oil transportation, oil pipelines, Transneft, tariff setting, indicative method.

Проанализирована роль тарифов на услуги по транспортировке нефти трубопроводной системой, а также их влияние на показатели деятельности компании ПАО «Транснефть». Выявлены преимущества трубопроводных поставок нефти, определены особенности формирования тарифов на услуги по транспортировке нефти в России. Особое внимание уделено индикативному методу к тарифообразованию на транспортировку нефти, рассмотрены альтернативные варианты по тарифообразованию. Авторами также проведена оценка целесообразности снижения тарифа на услуги по транспортировке нефти и расчеты для выявления оптимального метода определения уровня тарифа в России. Выполнен прогноз оптимального тарифа на транспортировку нефти. Показано, что наиболее эффективным способом формирования тарифа на транспортировку нефти для ПАО «Транснефть» является метод индексации, который используется компанией с 2019 г.

The article analyzes the role of tariffs for services for the transportation of oil by the pipeline system, as well as their impact on the performance indicators of PJSC «Transneft». The advantages of pipeline oil supplies are revealed, the specifics of the formation of tariffs for oil transportation services in Russia are determined. Particular attention is paid to the indicative method for setting tariffs for oil transportation, alternative options for tariff setting are considered. The authors also assessed the feasibility of reducing the tariff for oil transportation services and made calculations to identify the optimal method for determining the tariff level in Russia. The forecast of the optimal tariff for oil transportation was also carried out. It is shown that the most effective way of setting the tariff for oil transportation for PJSC «Transneft» is the indexation method, which has been used by the company since 2019.

Введение

В Российской Федерации в соответствии с Федеральным законом «О естественных монополиях» от 17.08.1995 г. №147-ФЗ транспортировка нефти по магистральным трубопроводам считается сферой деятельности естественных монополий и подлежит государственному регулированию.

ПАО «Транснефть» является главным субъектом естественных монополий по транспортировке нефти, обладает большими объемами мощностей по транспортировке (трубопроводами) и другими важными объектами инфраструктуры. Деятельность компании направлена на развитие и диверсификацию направлений транспортировки нефти и продуктов её переработки на внутренний и мировой рынок, что способствует загрузке российских нефтеперерабатывающих заводов и расширению международного сотрудничества.

Трубопроводная система России имеет достаточно разветвленную систему. Однако присутствуют и территориальные диспропорции. Исторически основные цен-

тры добычи нефти и газа, которые были открыты и освоены отечественными геологами на Северо-Кавказе, Волго-Урале и Западной Сибири были ориентированы на удовлетворение потребностей центральных регионов страны и на организацию поставок на европейский рынок. Интенсивный рост промышленного производства и численности населения в странах Азиатско-Тихоокеанского региона способствовали увеличению энергопотребления. Поэтому возникли благоприятные условия для освоения ресурсного потенциала регионов Восточной Сибири и Дальнего Востока. В настоящее время на востоке страны сформированы две крупные магистральные системы – нефтепровод «Восточная Сибирь – Тихий океан» и газопровод «Сила Сибири». Вместе с тем существует дефицит подводящих трубопроводов для подключения удалённых месторождений, что требует для строительства значительных капитальных вложений.

Тарифы для компании являются важным элементом формирования выручки и прибыли. Они способствуют

не только окупаемости издержек производства, но и служат источником инвестиций в обновление и расширение трубопроводной системы в направлении диверсификации и выхода к новым международным энергетическим рынкам.

Особенности топливно-энергетического комплекса нашей страны, несомненно, требуют разработки особых решений в области регулирования естественных монополий. Регулирование государственным аппаратом системы магистральной нефтепроводной системы обусловлено тем, что она находится в собственности государства. Контроль подразумевает предоставление государством права доступа к нефтепроводам, утверждение инвестиционной программы предприятия, разработку методов и принципов торфообразования. Регулирование государством тарифов транспортировки нефти с одной стороны ограничивает величину получаемой прибыли компании, владеющей системой трубопроводов, а с другой стороны контролирует баланс доступности услуг для добывающих компаний нефтегазовой отрасли.

Так, наиболее важным вопросом в этой ситуации выступает проблема установления и координирования объема и стоимости нефти, транспортируемой по нефтепроводам компаниями с учётом их производственных, сырьевых и финансовых особенностей. Государство играет важную роль в установлении тарифов на транспортировку нефти. От транспортной компании в свою очередь зависит точное определение грузооборота, тарифа на транспортировку и его структуры. Именно от того, насколько правильно будет установлен тариф зависит эффективное функционирование всего комплекса нефтепроводов.

Актуальность исследования обусловлена существованием проблематики в отношении соответствия уровня тарифа производственным возможностям игроков рынка транспортировки нефти.

Преимущества трубопроводного транспорта

Для большинства добывающих стран трубопроводный транспорт является основным при поставках нефти и нефтепродуктов. Без нефте- и продуктопроводов не обойтись даже, если часть транспортировки осуществляется автомобильным, железнодорожным или водным транспортом.

Трубопроводный транспорт является одним из самых дешёвых, так как для его обслуживания не требуется большое количество персонала и оборудования. Также трубопроводные поставки являются наиболее экологичными по сравнению с автомобильным и железнодорожным транспортом, которые производят большую эмиссию CO₂ при сжигании топлива. В качестве недостатка трубопроводного транспорта можно отметить то, что после прокладки труб нельзя изменить маршрут, возможен также экологический ущерб при авариях. С экономической точки зрения трубопроводный транспорт выгоден потребителям и производителям углеводородов, поскольку гарантирует надёжность поставок вследствие заключения долгосрочных контрактов. Но это же обстоятельство может быть и недостатком в гибкости принятия решений об объёмах и сроках транспортировки сырья. В числе недостатков трубопроводного транспорта можно отнести и ограничения по объёмам прокачки, что формирует «барьеры входа». Так, крупные нефтяные компании часто имеют преимущество перед малыми и средними компаниями в конкуренции за доступ к трубе, особенно в восточносибирских регионах со слабо развитой инфраструктурой.

Сравнение стоимости транспортировки нефти различными видами транспорта позволило заключить, что трубопроводные поставки являются самыми дешёвыми, а также с увеличением расстояния транспортировки растёт и их эффективность (рис. 1).

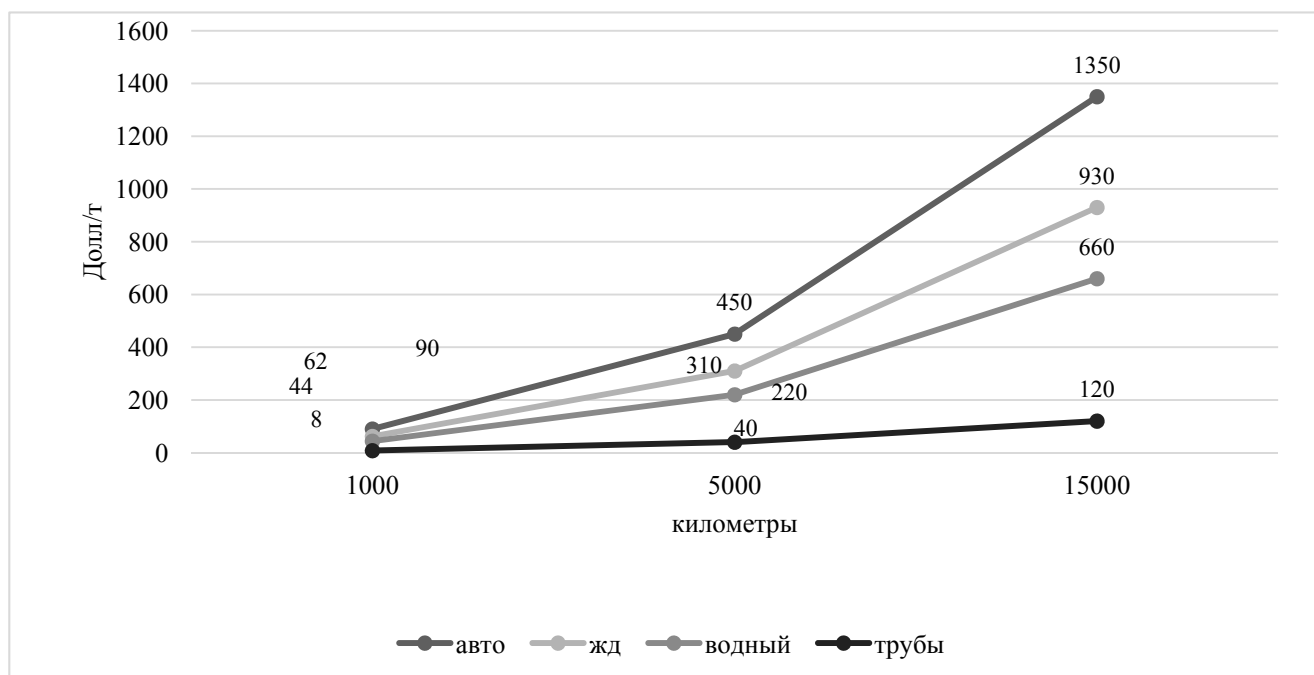


Рис. 1. Сравнительная характеристика стоимости транспортировки нефти различными видами транспорта в России (долл./т) на 2021 г. (по курсу на 17 марта 2021 г.)

Источник: Составлено авторами в Excel на основе расчета цены транспортировки нефти

Трубами поставлять нефть выгоднее не только с точки зрения стоимости транспортировки, но и из-за возможности создания наиболее короткого пути доставки. Так, нет зависимости от природно-климатических условий, процесс транспортировки более автоматизирован, чем другие способы транспортировки. Расширение направлений применения БПЛА (беспилотных летательных аппаратов) способствовало повышению качества мониторинга утечек нефти при транспортировке, предотвращению несанкционированных врезок и т.д.

Особенности формирования тарифов на транспортировку нефти в России

Тарифы на транспортировку нефти и газа устанавливаются в зависимости от структуры расходов субъекта регулирования и схемы транспортировки. Существуют разные виды тарифов: *одноставочные* - в случае, если в системе магистральных газо- и нефтепроводов не осуществляется компримирование газа, либо доля расходов на электроэнергию, газ и нефть, используемых на технологические нужды субъекта регулирования при транспортировке углеводородов, в структуре себестоимости транспортировки углеводородов не превышает 1%. *Двухставочный* тариф формируется из следующих ставок: ставка за пользование магистральными газопроводами и нефтепроводами, а также ставка за совершаемую работу по перемещению газа или нефти.

В работах отечественных исследователей Гривцовой И.И. и Глызиной Т.С. [1, 2] анализируются и рассматриваются следующие методы формирования тарифов при транспортировке нефти:

- индексации тарифов,
- экономически обоснованной доходности инвестированного капитала (RAB),
- экономически обоснованных расходов.

В результате сравнения рассмотренных методов формирования тарифа авторы сделали вывод предпочтительности использования метода индексации, поскольку он благоприятно влияет на эффективность работы трубопроводной компании, поскольку учитывает колебания текущих и инвестиционных затрат при обосновании индексации тарифа.

В работе отечественного автора Велиева М.М. [3] отдельно выделяется двухставочный тариф на транспортировку нефти, поскольку обременяет грузоотправителей ответственностью за достоверность информации об объемах транспортировки нефти.

Также, в работе Зайковской А.С. [4] рассматриваются трудности и выгоды от перехода на единую (сетевую) систему тарификации для услуг нефтетранспортных предприятий. Отмечается, что источником улучшения тарифообразования ПАО «Транснефть» является внедрение принципа сбалансированности, когда тариф формируется независимо от определённого направления поставок, а является единым для всей системы нефтепроводов компании.

С 2002 до 2019 гг. в России использовалась методика, основанная на величине плановой тарифной выручки [5-7]. Важно отметить, что применялась двухставочная система тарифообразования на транспортировку нефти. Одна часть ставки покрывает текущие затраты транспортной компаний – услуги по перекачке нефти (перевалка, налив, слив, сдача). А другая часть ставки оплачивает услуги по диспетчеризации. Эта часть, в свою

очередь, обеспечивала такие потребности компании как затраты на капитальный ремонт, диагностику и прочее.

Основным недостатком методики было существование ограничения по максимальному процентному соотношению тарифа с величиной стоимости транспортировки нефти альтернативными видами транспорта. Так как основным аналогом транспортировки нефти после трубопроводных поставок является железнодорожный транспорт, то тарифы были сильно привязаны к железнодорожному с понижающим коэффициентом. ФСТ России (Федеральная служба по тарифам России) издавала приказ о предельном соотношении тарифов в 0,7 [8].

С 2019 г. в России применяется индикативный метод к тарифообразованию на услуги по транспортировке нефти (Постановление Правительства Российской Федерации от 26.03.2019 г. «О порядке определения индикативного тарифа на транспортировку нефти») [9]. Индикативный тариф сформирован из трех элементов стоимости:

- транспортировки нефти по территории России,
- перевалки нефти в российских портах,
- транспортировки за рубежом.

На сегодняшний день основу индикативного тарифа составляет индекс потребительских цен. Такое решение не совсем рационально. «Транснефтью» уже было выдвинуто предложение о том, чтобы основу тарифа составляла динамика цен в промышленности, строительстве и стоимости электроэнергии, но это предложение не было принято, после чего в октябре 2020 г. Правительством РФ было утверждено правило, согласно которому каждый год тариф изменяется по принципу «инфляция минус 0,1%» до 2021-2030 гг.

Оценка целесообразности снижения тарифа на транспортировку нефти

В связи с последним резким снижением цен на нефть и после первой волны COVID-19, остро встал вопрос о неэффективности величины тарифов, устанавливаемых «Транснефтью». Активно предлагались альтернативные методы расчета: на основе рентабельности предприятия и привязки тарифа к цене нефти.

«Транснефть» обладает крайне высокой рентабельностью по чистой прибыли в соотношении чистой прибыли к выручке. Так, в 2019 г. прибыль составила 23%. Но при этом в работе «Транснефти» отмечается невысокий уровень риска, так как компания является монополистом на рынке поставок нефти. В следствие этого, предложение об использовании метода привязки тарифа к рентабельности считается рациональным и предлагается снизить рентабельность до уровня 5-10%.

Использование индикативного метода также актуально в связи тем, что при снижении цен на нефть, тарифы «Транснефти» остаются практически неизменными, а это оказывает финансовое давление на нефтяные компании. Так, показатель EBITDA компании «Транснефть» за отчетный период 2020 г. снизился на 9,5% в сравнении с 2019 г. При этом нефтяные компании терпят более негативные последствия падения цен на нефть и последствия COVID-19, например, EBITDA «НК «Роснефть» составила – 32%, а ПАО «Татнефть» показала падение показателя EBITDA на 43% в 2020 г. По сравнению с предыдущим отчетным периодом (рис. 2).

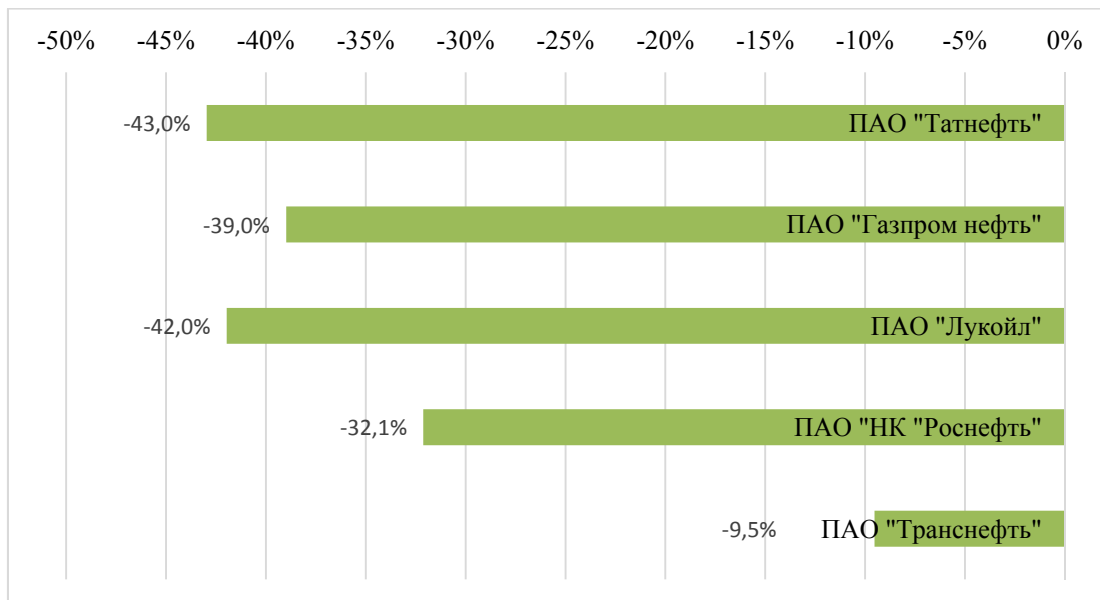


Рис. 2. Динамика EBITDA нефтяных компаний и ПАО «Транснефть» с 2019 по 2020 гг. %

Источник: Финансовые отчеты компаний ПАО «Транснефть», «НК «Роснефть», ПАО «ЛУКОЙЛ», ПАО «Газпром нефть» и ПАО «Татнефть»

Прогнозирование тарифа на транспортировку нефти по трубопроводам

Прогнозирование индикативного метода осуществляется на основе прогноза инфляции, так как именно от нее зависит конечное значение индексного тарифа. Данные прогнозных значений инфляции публикует ЦБ РФ. Исходя из полученных результатов на графике, наблюдаем повышающуюся тенденцию к росту тарифа (рис. 3).

Прогнозирование метода на основе привязки тарифа к цене нефти осуществлялось на основе прогнозирования цены нефти марки Urals. Прогноз цены нефти формирует Минэкономразвития России.

Прогнозирование тарифа на основе привязки к рентабельности осуществлялось на основе прогнозирования величины прибыли и выручки ПАО «Транснефть».

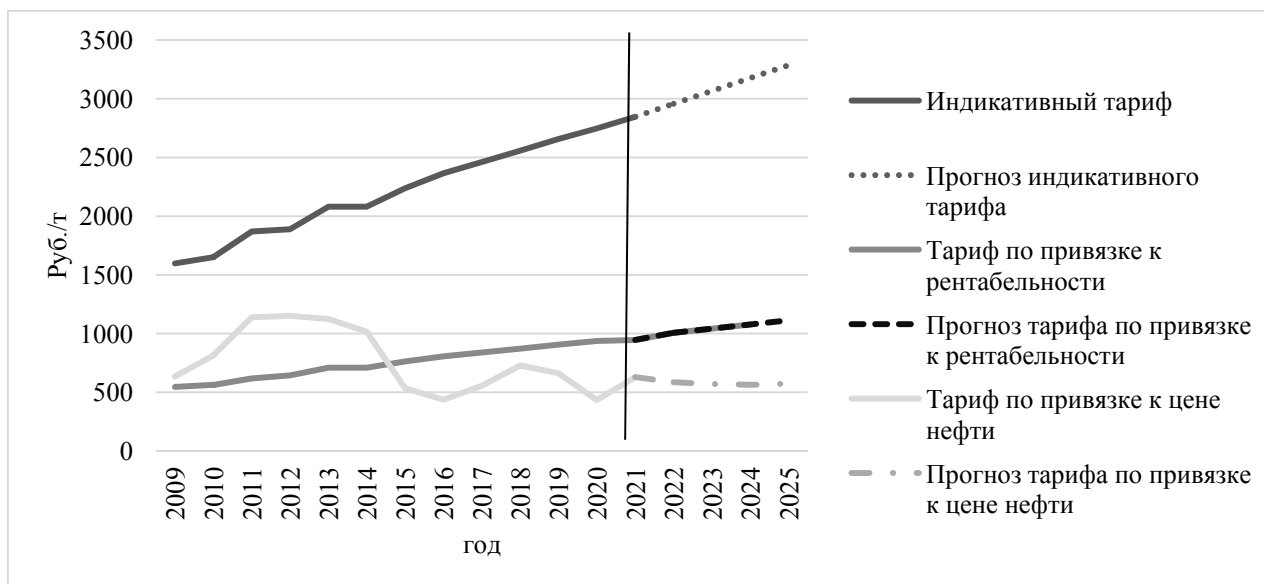


Рис. 3. Сравнительная характеристика индикативного тарифа и альтернативных тарифов на транспортировку нефти за 2021-2025 гг. для маршрута «Восточная Сибирь - Тихий океан», руб./т

Источник: Составлено авторами на основе отчетности ПАО «Транснефть» и прогнозирования уровня инфляции

По итогам расчетов можно сделать вывод о том, что при учете новых предложений тарифы в 2-2,5 раза ниже тех, что сейчас использует Транснефть. Если их применить, то это приведет к тому, что «Транснефти» потребуются чрезвычайные меры поддержки. Так, дефицит средств на 2021 г. мог составить 130 млрд руб., на 2022 г. – 227 млрд руб. В связи с этим компания не

сможет выполнять обязательства по погашению задолженности и выполнению инвестиционных проектов по поддержанию инфраструктуры. Следовательно, переход к использованию альтернативных методов, можно считать нерациональным по отношению к ПАО «Транснефть».

Заключение

Вопрос снижения тарифа активнее обсуждается нефтяными компаниями, начиная с обострения пандемии COVID-19 и в связи с падением цен на нефть. С учетом предложений министра экономического развития РФ Максима Решетникова и директора Института народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук Александра Широва были рассчитаны значения тарифов по методу привязки к цене нефти и к рентабельности ПАО «Транснефть» по маршруту «Восточная Сибирь - Тихий океан».

В случае введения в действие альтернативных тарифов дефицит средств компании на 2021 г. составит 130 млрд руб., 2022 г. – 227 млрд руб. и 2023 г. – 304 млрд руб. В связи с этим компания не сможет выполнять обязательства по погашению задолженности, по поддержанию инфраструктуры в работоспособном состоянии, так как потеряет более 40% всей выручки.

Так, наиболее эффективным способом формирования тарифа на услуги по транспортировке нефти для ПАО «Транснефть» является метод индексации, который используется компанией с 2019 г.

Литература

1. Гривцова И. И., Глызина Т. С. Формирование тарифов на транспортировку нефти // Проблемы геологии и освоения недр: труды XX Международного симпозиума имени академика М.А. Усова студентов и молодых ученых, посвященного 120-летию со дня основания Томского политехнического университета, Томск, 4-8 апреля 2016 г. Т. 2. — Томск, 2016. — 2016. — Т. 2. — С. 1004-1006.
2. Гривцова И. С., Глызина Т. С. Методы формирования тарифов на транспортировку нефти // Проблемы геологии и освоения недр: труды XIX Международного симпозиума имени академика М.А. Усова студентов и молодых ученых, посвященного 70-летию юбилею Победы советского народа над фашистской Германией, Томск, 6-10 апреля 2015 г. Т. 2. — Томск, 2015. — 2015. — Т. 2. — С. 631-634.
3. Велиев М. М. Особенности расчета тарифов на транспортировку нефти в системе магистральных нефтепроводов ЗАО "КазТрансОйл" // Проблемы сбора, подготовки и транспорта нефти и нефтепродуктов. — 2004. — №. 63. — С. 228-232.
4. Зайковская А. С. Совершенствование тарифной политики в нефтетранспортной отрасли // Ресурсоэффективные системы в управлении и контроле: взгляд в будущее: сборник научных трудов III Международной конференции школьников, студентов, аспирантов, молодых ученых, 06-11 октября 2014 г. Ч. 4. — Томск, 2014. — Изд-во ТПУ, 2014. — С. 67-71.

5. Гончарова Н.В., Серикова И.П. Методические подходы и практика формирования тарифов на транспортировку нефти по магистральным трубопроводам // Наука и технологии трубопроводного транспорта нефти и нефтепродуктов. 2015. №3(19). С.69-77.

6. Алексеев А.И. Совершенствование методологии тарифного регулирования в нефтегазовых отраслях. 2005. С.15-38.

7. Гривцова И.И., Глызина Т.С. Формирование тарифов на транспортировку нефти. 2016. С. 1004-1006.

8. Лоповок С.Г. Совершенствование методики тарифообразования в магистральном нефтепроводном транспорте // Магистральные и промысловые трубопроводы: Проектирование, строительство, эксплуатация и ремонт (Научно-методический сборник №3), РГУ нефти и газа им. И.М. Губкина. 2004. С.50-54.

9. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.03.2019 № 317 "О порядке определения индикативного тарифа на транспортировку нефти". URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_321104/ (дата обращения: 25.08.2021).

Сведения об авторах:

Проворная Ирина Викторовна, старший научный сотрудник Института нефтегазовой геологии и геофизики им. А.А. Трофимука СО РАН.

Рабочий телефон: (383) 3332814,
e-mail: provornayaiv@ipgg.sbras.ru.

Филимонова Ирина Викторовна, заведующая Центром экономики недропользования нефти и газа Института нефтегазовой геологии и геофизики им. А.А. Трофимука СО РАН.

Рабочий телефон: (383) 3332814,
e-mail: FilimonovaIV@list.ru.

Немов Василий Юрьевич, старший научный сотрудник Института нефтегазовой геологии и геофизики им. А.А. Трофимука СО РАН.

Рабочий телефон: (383) 3332814,
e-mail: nemovvu@ipgg.sbras.ru.

Чеботарева Анастасия Владимировна, младший научный сотрудник Института нефтегазовой геологии и геофизики им. А.А. Трофимука СО РАН

Рабочий телефон (383) 3332814,
e-mail: chebotarevaav@ipgg.sbras.ru.

Адрес Института: 630090 г. Новосибирск, проспект Коптяга 3.