

ИССЛЕДОВАНИЕ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ НА ТРУБОПРОВОДНЫЕ ПОСТАВКИ РОССИЙСКОЙ НЕФТИ

Алина Олеговна Першина

Новосибирский национальный исследовательский государственный университет, 630090, Россия, г. Новосибирск, ул. Пирогова 2, студент, тел (913)753-79-26, e-mail: alina_pershina@bk.ru

Екатерина Андреевна Земнухова

Институт нефтегазовой геологии и геофизики им. А.А. Трофимука СО РАН, 630090, Россия, г. Новосибирск, проспект Академика Коптюга 3, научный сотрудник, e-mail: ekaterina.zemnuhova@mail.ru; Новосибирский государственный университет, 630090, Россия, г. Новосибирск, ул. Пирогова 2, ассистент каф. политэкономии.

Адекватный и взвешенный выбор модели регулирования тарифов на поставки углеводородов по трубопроводам оказывает определяющее влияние на уровень издержек участников процесса транспортировки, прибыли хозяйствующих субъектов. Приводится классификация методов определения тарифов на транспортировку нефти, особенности формирования тарифов в США и России, а также сравнительный анализ стоимости транспортировки различными видами транспорта для этих стран. Выбор в работе американского и российского рынков обусловлен тем, что наиболее близким по масштабам развития нефтяной отрасли, а также степени развитости трубопроводной системы к РФ является нефтетранспортная инфраструктура США.

Ключевые слова: тарифы на транспортировку нефти, методика определения тарифа, стоимость транспортировки нефти

RESEARCH OF TARIFF FORMATION FOR PIPELINE DELIVERIES OF RUSSIAN OIL

Alina Ol. Pershina

Novosibirsk National Research State University, 630090, Russia, Novosibirsk, Pirogova str. 2, student, phone: (913)753-79-26, e-mail: alina_pershina@bk.ru

Ekaterina A. Zemnukhova

Trofimuk Institute of Petroleum Geology and Geophysics SB RAS, 630090, Russia, Novosibirsk, 3, Akademika Koptuyuga Ave., Researcher, e-mail: ekaterina.zemnuhova@mail.ru; Novosibirsk State University, 630090, Russia, Novosibirsk, Pirogova st. 2, Assistant.

An adequate and balanced choice of a model for regulating tariffs for the supply of hydrocarbons through pipelines has a decisive impact on the level of costs of participants in the transportation process, and the profits of economic entities. The classification of methods for determining tariffs for oil transportation, the specifics of the formation of tariffs in the United States and Russia, as well as a comparative analysis of the cost of transportation by various modes of transport for these countries are presented. The choice in the work of the American and Russian markets is due to the fact that the US oil transportation infrastructure is the closest in terms of the scale of development of the oil industry, as well as the degree of development of the pipeline system to the Russian Federation.

Keywords: oil transportation tariffs, tariff determination methodology, cost of oil transportation

Введение

В России в соответствии с ФЗ «О естественных монополиях» от 17.08.1995 №147-ФЗ транспортируемая нефть по трубопроводам находится в области функционирования естественных монополий и регулируется государством [1].

Но при этом, существует проблематика в области регулирования естественных монополий, транспортирующих нефть по трубопроводам, начинает становиться крайне важной. Считается, что условия, в которых формируются методы регулирования естественных монополий могут быть фактором, который определяет дальнейший ход развития топливно-энергетического комплекса. Аналогичная ситуация встречается в крупных и развитых странах в сфере промышленности, такие как США.

В связи с этими особенностями топливно-энергетического комплекса России необходимо разрабатывать особенные модели в сфере регулирования естественных монополий. Так как ПАО «Транснефть» находится в руках государства, то оно и регулирует всю систему магистральных трубопроводов. Этот контроль проявляется в праве доступа к нефтепроводам, принятии решений об инвестициях и изменении уровня тарифной величины.

Тогда, главным вопросом в таком положении становится проблематика в установлении и регулировании уровня объема и цены нефти, которая транспортируется по магистральным трубопроводам, и государство здесь играет важную роль в определении величины тарифов транспортировки нефти. Компания, транспортирующая нефть, в свою очередь, должна правильно установить величину грузооборота, тарифа и структуру его составляющих. И в таком случае, от того насколько точно установится уровень тарифа зависит эффективность деятельности комплекса трубопроводов в целом.

Актуальность обусловлена тем, что существует проблема в соответствии величины тарифа на транспортировку нефти производственным возможностям предприятий, транспортирующих нефть по трубопроводам.

Объектом исследования является система тарифообразования на транспортировку нефти в России и США.

Предметом исследования является формирование величины тарифа на поставки нефти на территории Российской Федерации.

Цель работы можно определить, как оценка формирования тарифов на транспортировку нефти по трубопроводам на российском и американском рынках.

В отечественной и зарубежной литературе широкое распространение получили работы, связанные с особенностями тарифообразования на транспортировку нефти. В таблице 1 представлен краткий обзор исследований и основных идей, вынесенных из них [2-5].

**Краткий обзор исследований на тему тарифообразования
на транспортировку нефти**

Название исследования	Основные выводы
«Тарифная политика США как опыт для России»	Рассмотрено тарифообразование на транспортировку нефти железнодорожным транспортом. Выявлен положительный опыт США для учета Россией в формировании тарифов.
«Формирование тарифов на транспортировку нефти», «Тарифное регулирование как фактор инвестиционных возможностей монополий трубопроводного транспорта нефтепродуктов» «Методические подходы и практика формирования тарифов на транспортировку нефти по магистральным трубопроводам»	Рассмотрены три основных метода формирования тарифов; Выявлены преимущества работы одного из них в США. Проведен анализ существующих нормативных документов в сфере регулирования тарифообразования; Определен оптимальный метод тарифообразования.
«Market power analysis for oil pipelines facing excess demand»	В статье предлагается несколько способов оценки конкурентоспособности тарифа на основе цен нетбэка и поставленных цен или на основе оценочной стоимости, и приводится пример.

В отношении статистики публикаций можно сказать, что в общем количестве было выпущено приблизительно 80 работ, а первая работа на тему тарифообразования поставок нефти была выпущена в 1937 году, наибольшее количество исследований было выпущено в США.

Особенности формирования тарифов в России и США

В США существует Федеральная Комиссия по регулированию в области энергетики (FERC). Она занимается регулированием цен, полноценного функционирования трубопроводов, которые транспортируют нефть. Другими словами, FERC занимается регулированием деятельности трубопроводных предприятий, но не регулирует те компании, чьи трубопроводы не находятся на федеральной земле. Абсолютно каждая компания имеет возможность свободного входа и выхода на рынок. Федеральная Комиссия по регулированию в области энергетики в первую очередь следит за тем, чтобы устанавливаемые тарифы были справедливыми и рациональными. В случае, если компании нарушают условия FERC, то комиссия имеет право самостоятельно установить тариф.

Начиная с января 1995 года, в США основным методом для установления тарифа является метод индексации. Когда происходит расчет сводного индекса используют изменение PPI-FG- индекса цен производителей на конечные продукты. Например в 2006 году сводный индекс рассчитывался по формуле: (PPI-FG)+1.3%. Тогда в США, после публикации Федеральная Комиссия считает сводный индекс, например, PPI-FG за 2003 год равен 143,3, а в 2004 году -148,5,

значит сводный индекс в промежутке с 1 июля 2005 года до 30 июня 2006 года будет равен: $1 + \frac{148,5-143,3}{143,3} = 1,036$. Повышение тарифов со стороны компаний происходит так, что они направляют заявку в FERC, в случае, если предлагаемый тариф ниже рабочего индекса, то тариф может быть введен в работу, если выше не может. Основное преимущество- компании сами следят за уровнем инфляции и по мере ее роста- корректируют тариф, прост в использовании.

В России существует Постановление Правительства Российской Федерации от 26.03.2019 №317 «О порядке определения индикативного тарифа на транспортировку нефти», которое подразумевает формирование тарифа на основе трех составляющих, таких как стоимость транспортировки нефти по территории России, стоимость перевалки нефти в российских портах, стоимость транспортировки нефти за рубежом [6]. Сейчас за основу расчета тарифа взят индекс потребительских цен и это не совсем рационально, так как необходимая продукция для закупки Транснефтью в продовольственном магазине не продается. Хотя Транснефть и выдвигало предложение брать за основу динамику цен в промышленности, строительстве и стоимости электроэнергии, ни к каким результатам это не привело и уже в октябре 2020 года правительство РФ утвердило принцип ежегодного роста тарифов по принципу «инфляция минус 0,1%» на 2021-2030 годы.

При рассмотрении сравнительной характеристики стоимости транспортировки нефти различными видами транспорта для России видно, что на рисунке 1 при росте расстояния транспортировки намного выгоднее поставлять нефть трубопроводами. В США складывается приблизительно такая же картина цен (Рисунок 2). На короткие и средние расстояния нефть транспортировать выгоднее танкерами, так как в Техас намного превышает уровни добычи нефти других районов, расходы на нефтетранспортировку низки именно потому, что ее можно транспортировать танкерами по Мексиканскому заливу. В конечном итоге нефть транспортировать трубами выгоднее не только с точки зрения сравнительно низких цен, но и из-за возможности создать кратчайший путь поставки, нет связи с климатом и временем года.

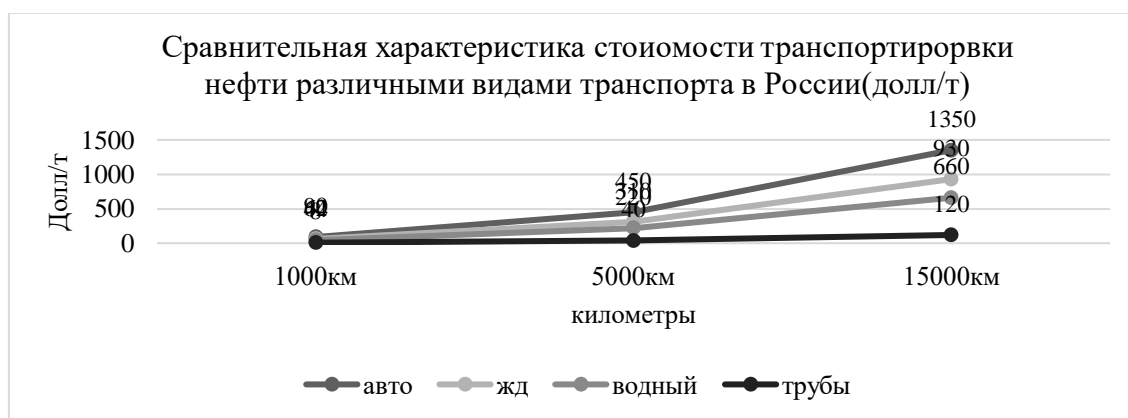


Рис. 1. Сравнительная характеристика видов транспортировки нефти в РФ (долл/т) на 2021 год (по курсу на 17 марта 2021)

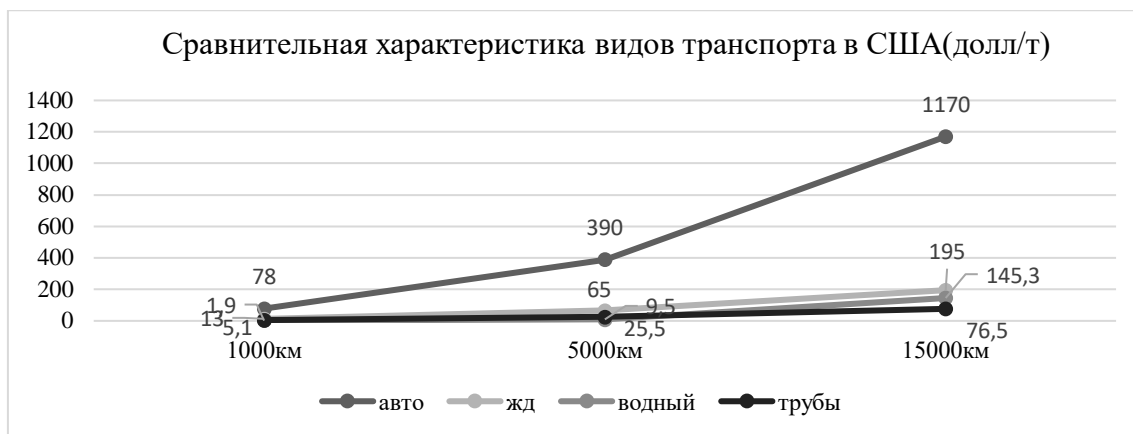


Рис. 2. Сравнительная характеристика видов транспортировки в США (долл/т) на 2021

Заключение

Таким образом, рассмотрев особенности трайфообразования в России и, сравнив его с опытом США, можно сделать следующие выводы:

1. В США функционирует большое количество частных компаний, занимающихся транспортировкой нефти по трубам. С одной стороны это затрудняет освоение новых районов с нефтью, с другой- создает конкурентные условия на рынке, есть возможность выбрать компанию с более низким тарифом.

2. Регулирование величины тарифов в США заключается только в разработке нормативных документов, определяющих методику, не влияя непосредственно на саму величину тарифа. В России применяется более суровый подход, интерес направлен больше на защиту нефтедобывающих компаний.

3. Так как в США многие компании, которые занимаются транспортировкой нефти еще и ее добывают, перерабатывают и продают. Это определенно облегчает задачу реализации инвестиционных проектов, так как существует более широкий финансовый инструментов, чем для российской компании ПАО «Транснефть».

4. Транспортировка трубами является наиболее выгодным способом как в России, так и в США. Опыт США, несомненно, полезен для России, например, с точки зрения большей свободы действий из-за более слабого государственного контроля.

Исследование выполнено при финансировании РФФИ в рамках научного проекта №20-310-90059

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Федеральный закон "О естественных монополиях" от 17.08.1995 N 147-ФЗ
2. Суханова А.В. Тарифная политика США как опыт для России // Перспективы науки. – 2016. – №10(85). – С. 20-23.

3. Гривцова И.И., Глызина Т.С. Формирование тарифов на транспортировку нефти. – 2016. – С. 1004-1006.
4. Глызина Т.С., Шарф И.В., Очиров С.Е. Тарифное регулирование как фактор инвестиционных возможностей монополий трубопроводного транспорта нефтепродуктов // Фундаментальные исследования. – 2013. – № 11-8. – С. 1689-1692.
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. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.03.2019 № 317 "О порядке определения индикативного тарифа на транспортировку нефти"

REFERENCES

1. Federal Law «On Natural Monopolies» of 17.08.1995 N 147-FZ
2. Sukhanova A.V. US tariff policy as an experience for Russia // Prospects of science. – 2016. – №10(85). – P. 20-23.
3. Grivtsova I. I., Glyzina T. S. Formation of tariffs for oil transportation. -2016. - p. 1004-1006
4. Glyzina T. S., Sharf I. V., Ochirov S. E. Tariff regulation as a factor of investment opportunities of monopolies of pipeline transport of petroleum products / Fundamental Research. -2013. - No. 11-8. - pp. 1689-1692.
5. Goncharova N. In., Serikova I. P. Methodological approaches and practice of formation of tariffs for transportation of oil through pipelines // Science and technology of pipeline transport of oil and oil products. -2015. –№3(19). – P. 69-77.
6. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 26.03.2019 № 317 "On the procedure for determining the indicative tariff for oil transportation"

© А. О. Першина, Е. А. Земнухова, 2021