

## References

- 1.Eliferov V.G., Repin V.V. Business processes. Specification and Management. – M: Infra, 2009. 320 p.
- 2.Repin V.V. Business processes. Development, analysis, specifications. // M.: RIA Standards and Quality. – 2007. 240 p.
- 3.Kartavenko S.N. Description and writing specification of business processes – key moments of realization of successful projects [electronic resource]. – Access mode: <http://www.finexpert.ru/file/ed265bc903a5a097f61d3ec064d96d2e.htm>. 14.11.2010.
- 4.Repin V.V. Two ways to specify business processes [electronic resource]. – Access mode: <http://www.finexpert.ru/file/3dd48ab31d016ffcbf3314df2b3cb9ce.htm>. 10.07.
- 5.Repin V.V. Advantages of writing business process specifications [electronic resource]. – Access mode: [http://www.finexpert.ru/view/plyusy\\_ot\\_reglamentatsii\\_biznes\\_protsesov/741.htm](http://www.finexpert.ru/view/plyusy_ot_reglamentatsii_biznes_protsesov/741.htm). 11.07.11.
- 6.Walsh I. The Art of Writing Business Processes [electronic resource]. – Access mode: <http://www.klariti.com/business-process/how-to-write-business-process.htm> 8.09.2011.

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ В НЕФТЕТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

*Зайковская А.С.*

*Томский политехнический университет, г. Томск*

*Научный руководитель: Ермушко Ж.А., к.э.н., доцент кафедры  
экономики*

В XXI веке магистральный нефтепроводный транспорт продолжает оставаться связующим звеном топливно-энергетического комплекса в России. Основными задачами, стоящими перед отраслью, являются обеспечение стабильной доставки нефти потребителям внутри страны и за рубеж, развитие и обеспечение надежной работы нефтепроводной системы. Решение этих задач во многом определяется технологическим уровнем операций по обеспечению транспортировки нефти, а также эффективным управлением и контролем за финансово-экономическими показателями.

Особое внимание в части возможности достижения высоких показателей необходимо уделить тарифной политике нефтепроводного транспорта. Нефтетранспортная система РФ состоит из более 30 различных трубопроводных систем, каждая из которых проложена в уникальных территориальных условиях, имеет различную пропускную способность и особые условия тарификации для компаний – поставщиков нефти. Такое многообразие тарифных условий создает препятствия для эффективного и прозрачного управления финансово-хозяйственной деятельностью, как для клиентов, так и для владельцев нефтетранспортной системы.

Цель исследования: найти барьеры успешного перехода к более перспективной системе сетевой тарификации для всей нефтетранспортной системы РФ

В основе определения величины тарифов за транспортировку нефти лежат нормативно-правовые акты и методика расчета тарифов за услуги по перекачке, перевалке и наливу нефти в системе магистральных нефтепроводов России, которые разрабатываются Федеральной службой по тарифам естественных монополий РФ. Естественной монополией в РФ, обеспечивающей транспорт более 90% добываемой нефти, является компания ОАО «АК «Транснефть».

Тариф должен обеспечивать получение средств, необходимых для реализации комплексной программы диагностики состояния основных фондов, технического перевооружения, реконструкции и капитального ремонта объектов магистрального транспорта нефти, а также для осуществления закупок по импорту в целях поддержания нефтепроводов на безопасном техническом уровне эксплуатации. Стоит отметить, что нефтепроводный транспорт – один из немногих видов деятельности в России, где используются основные положения концепции ценообразования с контролем на уровне Правительства.

Процедура расчета транспортных тарифов состоит в следующем: отдельные предприятия, осуществляющие транспорт нефти, планируют тарифную выручку и грузооборот по участкам сетей, находящихся под их управлением. Отношение тарифной выручки к грузообороту дает значение удельного тарифа в руб./100 т\*км на территории данного предприятия.

Таким образом, тарифы на транспортировку нефти определяются по формуле:

$$T (\text{тариф}) = ТВ (\text{тарифная выручка}) / Г (\text{грузооборот}),$$

где ТВ – необходимый объем средств для работы предприятия на год;

Г – товарно-транспортная работа, по заявкам нефтяных компаний.

В объем средств, необходимых для работы, включают рациональные затраты, расходы на текущий и капитальный ремонт и нормальную прибыль.

После того, как отдельные организации системы «Транснефть» рассчитают предполагаемый тариф, он отправляется на согласование в Федеральную службу по тарифам (ФСТ), которая и решает, рационален ли этот тариф для компании и утверждает его повышение или нет.

Следовательно, тарифы на прокачку нефти зависят сразу от нескольких факторов, среди которых важнейшими являются объем прокачиваемой нефти, стоимость деятельности компании «Транснефть» с учетом инфляции и банковских ставок, а также решения ФСТ.

Источником совершенствования процессов формирования тарифов ОАО «АК «Транснефть» является развитие практики использования сбалансированной системы сетевых тарифов – то есть использование тарифной системы, при которой стоимость прокачки нефти не привязывается к конкретному направлению или предприятию, а определяется для всей сети трубопроводов ОАО «АК «Транснефть» в целом. В настоящее время сетевой тариф частично применяется при поставках нефти на экспорт по трубопроводной системе ВСТО и транспортировке нефти по Балтийской трубопроводной системе до порта Приморск.

Несмотря на то, что переход с отдельного принципа формирования тарифов для каждого отдельного предприятия компании на принцип общего, сетевого тарифа для всей трубопроводной системы России в целом выглядит как простое «уравнивающее» перераспределение стоимости транспортировки без очевидного преимущества как для компании в целом, так и для государства, он способен принести дополнительную выгоду для ОАО «АК «Транснефть». В добыче нефтяного сырья наметилась существенная тенденция к перемещению областей разработки месторождений в сторону Восточной Сибири и Дальнего Востока. При этом трубопроводная система ВСТО имеет сравнительно небольшой срок эксплуатации и, соответственно, не требует значительных затрат на техническое перевооружение и ремонт – а значит, имеет более выгодный тариф для транспортировки. При этом западные направления отличаются большим сроком эксплуатации трубопроводов, большими затратами на ремонт и, соответственно, большими тарифами на транспортировку. В случае отдельного формирования тарифов для

каждого предприятия системы «Транснефть», в будущем, оно неминуемо столкнется с тем, что добывающие компании будут выбирать для транспортировки менее дорогое в тарифном плане направление, что отрицательным образом скажется на выручке предприятия. Таким образом, переход на систему «общего» сетевого тарифа в условиях диверсификации маршрутов экспорта нефтяного сырья является наиболее рациональным экономическим решением для компании.

Вместе с тем, переход на единую (сетевую) систему тарификации для услуг нефтетранспортных предприятий связан с объективными трудностями, такими как:

- 1.Отсутствие приемлемого подхода к формированию сетевого тарифа системы, учитывающего как многообразие факторов, влияющих на себестоимость услуг по транспортировке нефти, так и реализацию инвестиционных проектов – строительство новых трубопроводных систем;

- 2.Необходимость реформирования бюджета доходов и расходов отдельных предприятий системы «Транснефть» вследствие «перетока» прибылей и убытков из разных частей системы;

- 3.Необходимость реформирования механизма предоставления «льготного тарифа» для компаний-партнеров, которые инвестировали собственные средства в развитие конкретного, необходимого им транспортного маршрута (например, расширение нефтепроводов по маршруту Лисичанск–Тихорецк–Туапсе осуществляется совместно с ОАО «НК «Роснефть» с последующей компенсацией их затрат за счет льготного тарифа на срок 11 лет).

Вне всякого сомнения, основным из вышеперечисленных барьеров является отсутствие подхода к расчету сетевого тарифа для единой нефтетранспортной системы РФ. Ввиду того, что желаемый переход на новую тарифную систему является комплексной, многофакторной задачей, затрагивающей интересы большого количества субъектов экономики РФ, считаем, что для его осуществления необходимо реализовать следующую поэтапную схему:

- 1.В режиме моделирования (без изменения действующей тарифной схемы) опробовать схему формирования единого тарифа с переходом от определения тарифной выручки и грузооборота по отдельным предприятиям системы «Транснефть» к определению тех же показателей по всей нефтетранспортной системе.

2. Совместно с контрагентами (клиентами) нефтетранспортной системы оценить изменения в финансово-хозяйственной деятельности, как для нефтедобывающих, так и для нефтетранспортных компаний.

3. Определить преимущества и недостатки единой системы тарификации для всех участников рынка, сформировать перечень необходимых изменений в методику расчета единого тарифа, возможно, затрагивающие вопрос увеличения количества влияющих факторов и учет инвестиционной составляющей деятельности услуг по транспортировке нефти.

Нефтетранспортная инфраструктура является важнейшим элементом современного топливно-энергетического комплекса Российской Федерации. Преодоление барьеров к формированию новой, единой системы тарификации услуг по транспортировке нефти позволит повысить прозрачность государственного регулирования указанной отрасли, сократить операционные издержки по вычислению доходов нефтетранспортных и расходов нефтедобывающих предприятий, упростить процедуру планирования финансово-хозяйственной деятельности субъектов ТЭК.

### **Список информационных источников**

1. Мастобаев Б.Н., Бахтизин Р.Н., Сощенко А.Е., Дмитриева Т.В. История развития трубопроводного транспорта нефти и нефтепродуктов. / Конспект лекций. Уфа. Фонд содействия научных исследований. - 1999. - 60 с.

2. Сощенко А.Е., Зверева Т.В. Развитие трубопроводного транспорта нефти в России. // Трубопроводный транспорт нефти. - 2009. - № 3 - с. 5-8.

3. ОАО «АК «Транснефть»: История [Электронный ресурс] / Информационный портал, 2001-2014. режим доступа: <http://www.transneft.ru/about/story/> . 05.03.2014.

4. ФСТ России. Нефть [Электронный ресурс] / Информационный портал Федеральной службы по тарифам России, 2004-2014. Режим доступа: <http://www.fstrf.ru/activity/oil> . 01.09.2014.