

Литература

1. Союз производителей нефтегазового оборудования. [Электронный ресурс]. – Режим доступа. <http://www.derrick.ru/>
2. Министерство промышленности и торговли РФ. [Электронный ресурс]. – Режим доступа. <http://minpromtorg.gov.ru/>
3. ООО «Газпром комплектация». [Электронный ресурс]. – Режим доступа. http://komplektatsiya.gazprom.ru/about/working/import_substitution/
4. РБК ежедневная деловая газета. [Электронный ресурс]. – Режим доступа. <http://www.rbcdaily.ru/industry/562949992671578>
5. Газета.ru. [Электронный ресурс]. – Режим доступа. <http://www.gazeta.ru/business/2014/09/12/6211749.shtml>
6. Доля импорта нефтегадобывающей отрасли России. [Электронный ресурс]. – Режим доступа. http://yandex.ru/images/search?text=%D0%B4%D0%BE%D0%BB%D1%8F%20%D0%B8%D0%BC%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%B0%20%D0%BD%D0%B5%D1%84%D1%82%D0%B5%D0%B4%D0%BE%D0%B1%D1%8B%D0%B2%D0%B0%D1%8E%D1%89%D0%B5%D0%B9%20%D0%BE%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BB%D0%B8%20%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8&img_url=http%3A%2F%2Fwww.tru.st.ua%2Ffiles%2Fphoto%2Fsource%2F000042872-dolya-importa-v-neftedobyvayuschej-otrasli-rossii.jpg&pos=0&rpt=simage&uinfo=sw-1680-sh-1050-ww-1630-wh-884-pd-1-wp-16x10_1680x1050&pin=1

МЕТОДЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТАРИФОВ НА ТРАНСПОРТИРОВКУ НЕФТИ

И.С. Гривцова, Т.С. Глызина

Научный руководитель старший преподаватель Т.С. Глызина

Национальный исследовательский Томский политехнический университет, г. Томск, Россия

Введение. Долгосрочные программы развития ОАО «АК «Транснефть» одной из основных целей предполагают развитие, техническому перевооружение, а также ремонт объектов системы магистральных трубопроводов. В 2014 году было заменено 1,5 тыс. км трубопровода и еще 700 км составило новое строительство [1]. Финансирование деятельности компании включает как заемные, так и собственные источники. Немаловажный фактор, который влияет на величину прибыли компании, представляет собой действующие тарифы на перекачку нефти и нефтепродуктов.

Цель исследования – рассмотреть методы формирования тарифов на транспортировку нефти магистральными трубопроводами.

Материалы и методы исследования

Объектом данного исследования выступили действующие тарифы на услуги по транспортировке нефти.

Результаты исследования и их обсуждение

Российское законодательство в сфере тарифообразования выделяет три уровня нормативных документов, регулирующих область транспортировки нефти магистральными трубопроводами:

- уровень федеральных законов;
- уровень подзаконных актов;
- уровень ведомственных методических документов органа регулирования естественных монополий – Федеральной службы по тарифам.

Рассмотрение вопроса о правовом регулировании тарифа на транспортировку нефти следует начать с Федерального Закона от 17 августа 1995 года №147 «О естественных монополиях». Данный закон относит деятельность по транспортировке нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам (МН) к естественной монополии. В соответствии со ст. 6 ФЗ «О естественных монополиях» в ведении Правительства РФ находится утверждение порядка государственного регулирования тарифа на услуги предприятий-монополистов, правил государственного регулирования, а также перечня субъектов, относимых к естественным монополиям, стоимость услуг которых подлежат государственному регулированию.

Деятельность по установлению тарифа либо его предельного уровня на услуги по транспортировке нефти и нефтепродуктов осуществляется на федеральном уровне и находится в ведении Федеральной службы по тарифам.

Основным подзаконным актом является Постановление Правительства РФ от 29 декабря 2007 г. № 980 «О государственном регулировании тарифов на услуги субъектов естественных монополий по транспортировке нефти и нефтепродуктов». Оно устанавливает «Правила государственного регулирования тарифов или их предельных уровней на услуги субъектов естественных монополий по транспортировке нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам», а также «Перечень услуг субъектов естественных монополий в сфере транспортировки нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам, тарифы на которые регулируются государством».

На уровне ведомственных методических документов сфера транспортировки нефти регулируется Положением об определении тарифов на услуги по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам, утвержденным приказом ФСТ от 17 августа 2005 года №380-э/2. Согласно Положению транспортировка нефти представляет собой процесс ее перемещения по магистральным трубопроводам и включает в себя такие операции, как:

- перекачка нефти по магистральному трубопроводу;
- выполнение заказа и диспетчеризация поставок нефти;

- перевалка, слив/налив, прием/сдача нефти.

Величина тарифа на транспортировку нефти рассчитывается по формуле:

$$T_{\text{тариф}} = \frac{ТВ_{\text{(тарифная выручка)}}}{Г_{\text{(грузооборот)}}}, \text{ где}$$

ТВ – объем средств, который необходим для работы ОАО «АК «Транснефть» в течение года;

Г – оборот транспортируемой нефти, который формируется по заявкам компаний, добывающих нефть.

В работе были рассмотрены следующие методы установления тарифа на транспортировку нефти:

- метод экономически обоснованных расходов (Затраты +);
- метод экономически обоснованной доходности инвестированного капитала (РАВ);
- метод индексации тарифов.

Метод Затраты +

Правилами государственного регулирования тарифов при расчете тарифа по этому методу и оценке обоснованности расходов предприятия, закладываемых в тариф, учитываются следующие факторы:

- прогнозируемая прибыль субъекта естественной монополии от услуг по транспортировке нефти и нефтепродуктов;
- их потребность в средствах с целью развития производства, выплаты дивидендов и уплаты процентов по заемному капиталу;
- прогнозируемые индексы изменения цен на товары, работы или услуги, которые потребляются для оказания услуг по транспортировке нефти и нефтепродуктов;
- возможные капитальные вложения субъекта естественной монополии, а также источники их финансирования;
- прогнозный показатель инфляции на период действия рассчитываемого тарифа.

Базовый показатель для этого метода составляет плановая тарифная выручка. За счет нее покрываются обоснованные расходы, связанные с оказанием услуг и уплатой налогов, а также обеспечивается необходимый размер прибыли.

Расчет плановой тарифной выручки осуществляется в соответствии с Приказом Федеральной службы по тарифам (ФСТ России) от 17 августа 2005 г. N 380-э/2 г. Москва "Об утверждении "Положения об определении тарифов на услуги по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам".

Таблица 1

Сравнение методов формирования тарифа

Методы установления тарифа	Недостатки метода	Достоинства метода
Затраты плюс	вероятность скачкообразных изменений тарифа в различные периоды; трудность в прогнозировании величины тарифа; возможность субъективности органов, регулирующих тариф, при принятии решения об изменении величины тарифа.	оперативный учет расходов текущего периода, включая незапланированные расходы на финансирование проектов, осуществляемых в соответствии с распоряжениями Правительства РФ; изменение тарифа после завершения крупных проектов строительства нефтепроводов, входящих в систему ОАО «АК «Транснефть» коррелируется с уровнем инфляции.
РАВ	значительная степень субъективности параметров, от которых зависит НВВ в прогнозном периоде; в виду сложности учета стоимости уже имеющегося заемного капитала вероятность дефицита денежных средств в случае увеличения ставок процента (при применении плавающей ставки) в момент при погашении суммы заемных средств. Отсутствие финансовых средств для погашения незапланированных расходов в текущем периоде.	рост тарифа плавный, не имеет резких колебаний, возможность ежегодно корректировать тариф на объективные отклонения; возможность прогнозирования тарифа с достаточной точностью в среднесрочной перспективе; использование метода легко администрировать и контролировать; операционные расходы регулируются на основе метода аналогов; необходимая валовая выручка и инвестиционные программы коррелируются с уровнями надежности; получение инвестором гарантированного дохода в соответствии с рыночными условиями [2].
Индексация	несоответствие изменений действительных цен, затрагивающих отдельные компании, изменениям тарифов, которые позволяют индексацией	простота использования форма стимулирующего регулирования защита грузоотправителей от чрезмерного увеличения тарифов [3].

Суть метода RAB заключается в праве инвестора на получение с вложенного капитала дохода в размере справедливой по мнению участников рынка процентной нормы, а также возврата инвестированного капитала до конца инвестиционного периода.

Величина тарифа при данном методе определяется с учетом необходимой валовой выручки (НВВ) в соответствии с Приказом ФСТ России от 26 июня 2008 года №231-э «Об утверждении Методических указаний по регулированию тарифов с применением метода доходности инвестированного капитала».

Данная методика по большей части рассматривает расчет тарифа на электроэнергию, так как метод RAB для расчета тарифа на транспортировку нефти в данный момент не применяется.

Конкурентный тариф может устанавливаться в случае, если маршрут можно сопоставить с альтернативными способами транспортировки нефти. Тариф устанавливает предельные максимальные ставки, либо соотносится со стоимостью транспортировки альтернативным маршрутом, которая рассчитывается посредством методов рыночного ценообразования. При установлении данного тарифа также не должен нарушаться принцип равнодоступности.

Метод индексации применяется в случае изменения условий хозяйствования субъекта естественной монополии и отклонении в рамках прогнозируемого уровня инфляции объема выручки от плановых показателей. Индекс изменения тарифа определяется регулирующим органом на основании обращения субъекта естественной монополии.

Главным недостатком метода является неизбежное несоответствие изменений действительных цен, затрагивающих отдельные компании, изменениям тарифов, которые позволяют индексацией. Это обусловлено тем, что метод индексирования устанавливает верхний уровень для тарифа, основываясь на средних по промышленности ценах, а не ценах, специфичных для транспорта посредством трубопровода.

В результате сравнения рассмотренных методов формирования тарифа можно сделать вывод о том, что метод индексации является наиболее предпочтительным. Он имеет преимущество перед методами Затраты плюс и RAB, поскольку является более простым. Данный метод позволяет изменять тариф минуя этап детального изучения затрат каждой конкретной компании, осуществляющей транспортировку нефти посредством трубопровода. Метод RAB обеспечивает плавный рост тарифов, дает возможность более точного прогнозирования роста тарифов, однако в данный момент в сфере транспортировки нефти он не применяется. На сегодняшний день переход к данному методу представляется достаточно сложным. К достоинствам индексирования можно так же отнести тот факт, что в рамках этого метода больший упор делается на наращивание производительности, нежели регулирование, основанное на стоимости обслуживания. Метод стимулирует трубопроводные компании к эффективной работе, так как связывает изменения тарифа и изменения как оперативных так и инвестиционных затрат. Тем не менее, данный метод имеет следующее ограничение: он не может быть использован при первоначальном установлении тарифа на вводимые в эксплуатацию трубопроводы.

Таблица 2

Изменение тарифа на транспортировку нефти и уровня инфляции

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Изменение тарифа на транспортировку нефти, %	19,4	15,7	15,9	9,9	5,5	5,5	0
Уровень инфляции по данным Росстата (ИПЦ), %	13,3	8,8	8,8	6,1	6,6	6,5	11,4

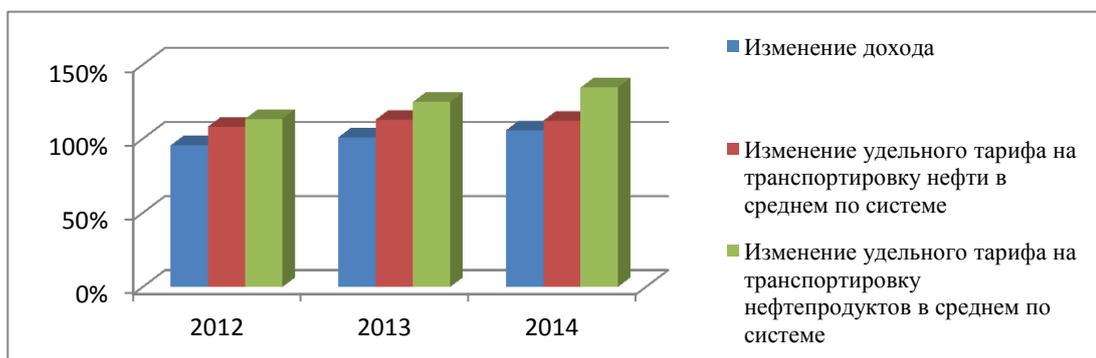


Рис. 1 Изменение дохода ОАО «АК «Транснефть» в соотношении с изменением тарифов на транспортировку нефти и нефтепродуктов

С 2012 года имеет место отставание роста уровня тарифа на транспортировку нефти от роста уровня инфляции. К 2015 году это отставание составило 13%. Немалое влияние на величину отставания оказало решение Правительства РФ не проводить в 2014 году индексирования тарифов на транспортировку нефти. Предполагалось, что такая мера даст положительный эффект на рост экономики страны. При этом предполагаемое значение индекса потребительских цен (ИПЦ) не превысило бы 4,6%. Как видно из таблицы 2 в виду того что уровень инфляции в 2014 году составил 11,4% поставленная цель не была достигнута. В то же

время выпавшие за три года доходы Транснефти составили 56 млрд. руб.[4]. Однако при рассмотрении инфляции за 2014 год необходимо учитывать влияние упавшей в этот период цены на нефть, резкое падение стоимости национальной валюты, а также влияние антироссийских санкций на экономику страны. В российской практике решение о заморозке тарифов принимается не впервые. Постановление Правительства РФ от 13 октября 1995 года №997 предписывало заморозить тарифы естественных монополий сроком до 1 января 1996. В совокупности с тем, что рост тарифов до первого полугодия 1997 года включительно не должен был превышать прирост оптовых цен производителей промышленной продукции, заморозка тарифа позволила снизить инфляцию вдвое. В 1996 году ее величина составляла 21,8%, тогда как в 1997 году – 11,0%.

На рисунке 1 представлено изменение дохода ОАО «АК «Транснефть», а также изменение тарифов на транспортировку нефти и нефтепродуктов в процентном отношении к базе соответствующих значений за 2011 год. На протяжении периода с 2012 по 2014 гг. рассматриваемые величины имели тенденцию к росту. Прослеживается корреляция между изменением доходов компании и тарифов на услуги по транспортировке нефти. Рост доходов в 2014 году, несмотря на заморозку тарифов, в первую очередь объясняется ежегодной корпоративной программой мероприятий, направленных на снижение имеющихся затрат.

Выводы

1. Из рассмотренных методов установления тарифа на транспортировку нефти наиболее простым в использовании является метод индексации.
2. Во избежание выпадающих доходов нефтетранспортных компаний при использовании метода индексации необходима корреляция изменения тарифа с уровнем инфляции.

Литература

1. Степовой. В. Программа на завтра. // Трубопроводный транспорт нефти, 2015. - №2.- С.14-19.
2. Тарифное регулирование как фактор инвестиционных возможностей монополий трубопроводного транспорта нефтепродуктов, Шарф И.В. , Глызина Т.С. , Очиров С.Э. // Фундаментальные исследования, 2013. – № 11–8. – С. 1689-1692;
3. Сериков. Об использовании индексирования при формировании тарифов. // Трубопроводный транспорт нефти, 2007.- №8.- С.17-21.
4. Гончарова Н, Серикова И. Об эффекте заморозки. // Трубопроводный транспорт нефти, 2015. - №1.- С. 20-26.
5. Сериков, В поисках источника финансирования. // Трубопроводный транспорт нефти, 2013. - №4. - С. 6-17

ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ В НЕФТЕГАЗОВОМ КОМПЛЕКСЕ

М.С. Гулевич

Научный руководитель доцент М.Р. Цибульникова

Национальный исследовательский Томский политехнический университет, г. Томск, Россия

Топливо-энергетический комплекс (ТНК) - это один из важнейших жизнеобеспечивающих секторов экономики страны, и от положения в нем во многом зависит стабильность и последовательность проводимых экономических реформ.

На сегодняшний день один из важнейших и актуальных тем в нашей стране – тенденции развития рынка нефти, проблемы и способы ее урегулирования.

Не секрет, что положение рынка нефти, является одним из важнейших индикаторов разразившегося в 2008-2010 гг. кризиса, что тем самым придает огромное значение вопросу о цене нефтяной и газовой промышленности, рычага в международной экономике.

Именно природные богатства России определяют ее место в международной торговле. Запасы нефти и газа позволяют России не только обеспечивать внутренние потребности страны в энергоресурсах, но и продавать значительную их долю за рубеж.

Как и на любой другой товар или услугу, цена на нефть, в условиях экономической торговли определяется соотношением спроса и предложения. Если предложение падает, цены растут до тех пор, пока спрос не будет равным предложению. [1]

На международном рынке существуют некие стандартные сорта нефти, связанные либо с основным месторождением, либо с группой месторождений, для того чтобы упростить экспорт. К примеру, для Российской Федерации это тяжелая нефть Urals и легкая нефть Siberian Light.

Можно отметить, что цены определяют такие базовые виды нефти как: Light Sweet Crude Oil ; WTI; Brent Crude Oil (ICE) — нефтяная смесь Северного моря; OPEC Reference Basket of crudes — нефтяной картель ОПЕК.

Ряд условий влияющих на себестоимость нефти:

- глубина залеганий нефтяных месторождений;
- природные климатические условия;
- качество и современность оборудования;
- отдаленность месторождения от морских путей;
- отдаленность месторождения от основного рынка потребителей.

На формирование цены нефти на мировом рынке оказывает влияние такие факторы как:

- рост мировой экономики (в первую очередь ВВП);
- курсы валют;