

Принципы и практика формирования тарифов на услуги ОАО «АК «Транснефть»: сетевой подход



П.Ю. Сериков,
директор Департамента экономики
ОАО «АК «Транснефть»

Залог эффективной работы и развития российской системы магистральных нефтепроводов — взвешенная тарифная политика. Структура тарифа на транспортировку нефти по системе магистральных нефтепроводов ОАО «АК «Транснефть» определена действующим нормативным документом — Положением об определении тарифов на услуги по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам, утвержденным органом государственного регулирования — Федеральной службой по тарифам (далее — ФСТ России). Согласно этому документу при расчете тарифов учитываются расходы на:

- материалы (для производственных и хозяйственных нужд);
- электро- и теплоэнергию (на производственные и хозяйственные цели);
- оплату труда (в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации, тарифным соглашением, коллективным договором и другими нормативными актами);
- социальные нужды, амортизационные отчисления, арендную плату, расходы на оплату услуг всех видов транспорта, расходы на услуги сторонних организаций (на оплату услуг связи, ведомственной и вневедомственной охраны, юридических, информационных, аудиторских, консультационных, маркетинговых, нотариальных и других услуг);
- капитальный ремонт и диагностику;

- подготовку кадров исходя из необходимости и прогнозируемых на расчетный период цен и тарифов на оплату соответствующих услуг;
- охрану труда и технику безопасности;
- страхование;
- проведение НИОКР;
- другие расходы (в соответствии с законодательством Российской Федерации).

Базовыми показателями при расчете тарифов на транспортировку нефти являются годовая тарифная выручка ($TВ$) и плановый грузооборот ($Г$). При этом величина тарифа (T) определяется по формуле:

$$T = TB / G.$$

Грузооборот представляет собой товарно-транспортную работу, иными словами, показывает, сколько тонн нефти было перемещено по магистральным нефтепроводам на определенное расстояние.

Плановая тарифная выручка по регулируемому виду деятельности рассчитывается следующим образом:

$$TB = P_{об}^{mp} - C_{np}^{mp} + H_{np}^{mp} + ЧП^{mp} \pm \Delta НВ,$$

где:

$P_{об}^{mp}$ — прогнозируемая сумма расходов субъекта регулирования на транспортировку нефти, относимых на себестоимость;

C_{np}^{mp} — прогнозируемое сальдо прочих доходов и расходов субъекта регулирования в части, относящейся к деятельности по оказанию услуг по транспортировке нефти;

H_{np}^{mp} — прогнозируемая сумма налога на прибыль субъекта регулирования в части прибыли, получаемой от деятельности по оказанию услуг по транспортировке нефти;

ЧП^{mp} — прогнозируемая экономически обоснованная величина чистой прибыли субъекта регулирования по регулируемому виду деятельности;

ДНВ — расходы, подлежащие возмещению (выпадающие доходы — учет в формуле со знаком «+») и исключению (дополнительные доходы — учет в формуле со знаком «-») из необходимой выручки.

Величина тарифа (при постоянных затратах) с ростом грузооборота снижается, и это означает, что в такой ситуации величина требуемого повышения тарифов по системе магистральных нефтепроводов также будет снижаться. Этот эффект был использован при введении в эксплуатацию Балтийской трубопроводной системы, когда в целом по системе грузооборот значительно вырос, что позволило сохранить действующий уровень тарифов на транспортировку нефти, не повышая их в плановом порядке (с 1 января).

На первом этапе формирования тарифа идет сбор дочерними обществами компании информации о предстоящих затратах по статьям затрат (см. выше). Важно, чтобы экономические службы обществ профессионально поработали с производственными и товарными службами для формирования потребности в тарифной

выручке на следующий год. Учитывая, что деятельность дочерних акционерных обществ магистральных нефтепроводов (ДАО МН) подлежит государственному регулированию, по каждому обществу, указанному в Реестре субъектов естественных монополий ФСТ России, определяются ставки тарифов на перекачку нефти.

В соответствии с действующим регламентом предложения от всех ДАО МН направляются в Департамент экономики, где после рассмотрения и согласования практически всеми службами компании производится свод данных и разрабатывается тарифный план компании. На этом этапе фактически и формируются тарифные предложения ОАО «АК «Транснефть», которые направляются в ФСТ России.

В отличие от тарифных предложений дочерних обществ магистральных нефтепроводов тарифный план компании формируется особым образом, что связано со спецификой ее деятельности.

В частности, все общесистемные затраты (например, на реализацию Комплексной программы диагностики, технического перевооружения, капитального ремонта и развития объектов магистральных нефтепроводов ОАО «АК «Транснефть» (далее — Комплексная программа) включаются в состав ставки тарифа за выполнение заказа и диспетчеризацию поставок нефти. Перенос затрат по объектам Комплексной программы из ставки тарифа на перекачку нефти (по дочерним обществам магистральных нефтепроводов) в ставку тарифа за выполнение заказа и диспетчеризацию поставок нефти (по компании) позволяет выровнять колебания по затратам отдельных дочерних обществ.

Кроме того, в состав ставки тарифа за выполнение заказа и диспетчеризацию поставок нефти включается потребность в тарифных средствах на реализацию Инвестиционной программы ОАО «АК «Транснефть» (далее — Инвестиционная программа).

Согласно подходу, выработанному ФСТ России совместно с ОАО «АК «Транснефть» и Минэкономразвития России, средства, необходимые для реализации трубопроводных проектов, также учитываются в составе тарифной выручки. В то же

время, учитывая, что потребность в них год от года значительно меняется, чтобы не допустить резких колебаний тарифа, принято ре-

шение включать в состав тарифной выручки только 30 % от суммы, необходимой для реализации Инвестиционной программы, 70 % приходится на привлеченные средства — кредиты, облигации, прочие финансовые инструменты.

Кроме того, в соответствии с решением Правительства Российской Федерации затраты на обслуживание этих средств (проценты по кредитам) также включаются в тариф (ставка тарифа за выполнение заказа и диспетчеризацию поставок нефти).

Что касается таких документов, как Комплексная программа диагностики, технического перевооружения, капитального ремонта и развития объектов магистральных нефтепроводов ОАО «АК «Транснефть» и Инвестиционная программа ОАО «АК «Транснефть», утвержденных советом директоров компании, то они также направляются в ФСТ России вместе с обосновывающими документами. В частности, при подаче тарифных

Грузооборот представляет собой товарно-транспортную работу, иными словами, показывает, сколько тонн нефти было перемещено по магистральным нефтепроводам на определенное расстояние.

предложений компании в ФСТ России по утверждению тарифов на транспортировку нефти на 2010 г. их общий объем составил более 3800 листов материалов.

По регламенту ФСТ России должна в течение 30 дней рассмотреть полученные тарифные предложения и утвердить ставки тарифов на следующий год. В соответствии с положениями Федерального закона «О естественных монополиях» задача регулирующего органа сводится к достижению баланса интересов потребителей и субъектов естественных монополий, обеспечивающего доступность реализуемого ими товара для потребителей (нефтяных компаний) и эффективное функционирование субъектов естественных монополий (ОАО «АК «Транснефть»).

Итогом работы по тарифам на 2010 г. стал приказ ФСТ России от 24 декабря 2009 г. № 526-э/4 «Об установлении тарифов на услуги ОАО «АК «Транснефть» по транспортировке нефти по системе магистральных трубопроводов», согласно которому величина роста тарифов по системе ОАО «АК «Транснефть» определена в размере 15,95 %.

На основе утвержденных ФСТ России тарифов формируется тарифный справочник для определения стоимости транспортировки нефти по конкретным маршрутам поставок и исполнения договорных обязательств перед нефтяными компаниями.

Например, для определения стоимости транспортировки по маршруту от Сургута до Приморска суммируются ставки тарифов на перекачку нефти, за выполнение заказа и диспетчеризацию, на перевалку нефти (утверждается для пунктов перевалки в составе ДАО МН). Грузоотправителям — потребителям услуг по транспортировке нефти — выставляется счет (задание на платеж), после оплаты которого производится перекачка необходимого объема в заданном направлении.

В разное время для некоторых направлений устанавливались специальные тарифы. Одним из них, выгодных как нефтяным компаниям, так и ОАО «АК «Транснефть», является так называемый **согласованный** тариф, который устанавли-

вается в виде надбавки к тарифу, действующему на определенном маршруте транспортировки. В прошлом году согласованный тариф был использован при работе с ОАО «ЛУКОЙЛ» для увеличения пропускной способности системы для доведения объема поставки нефти на ООО «ЛУКОЙЛ-Волгограднефтепереработка» до 10,9 млн т/год. С этой целью ОАО «Гипротрубопровод» были проведены необходимые

мероприятия для обеспечения поставок нефти в данном направлении, определена стоимость работ, которая была

...сетевой подход к тарифам предполагает нелинейность исчисления тарифа, когда по системе магистральных нефтепроводов при входе в одну или несколько географических точек приема нефти в систему устанавливается фиксированная стоимость транспортировки до точки выхода из системы.

оплачена ОАО «ЛУКОЙЛ». Аналогичный тариф был установлен и для ОАО «АНК «Башнефть» для увеличения пропускной способности системы и доведения объема поставки высокосернистой нефти на Уфимскую группу НПЗ до 9,6 млн т/год.

Такой же тариф, только установленный на срок более трех лет, называется **долгосрочным**. В настоящее время действует долгосрочный тариф, установленный для «ТНК-ВР», который предполагает гарантию поставок нефти на Рязанский НПЗ в объеме не менее 16,8 млн т/год в обмен на гарантированную сдачу в систему ОАО «АК «Транснефть» необходимых объемов нефти. Вот уже четыре года компания исправно обеспечивает поставку заявленных объемов на данный НПЗ.

Кроме того, для отдельных участков нефтепроводов были приняты специальные тарифные решения. Речь идет о так называемом **инвестиционном** тарифе, который применялся, когда вводились в эксплуатацию отдельные нефтепроводы, такие как БТС-1 или Суходольная — Родионовская. На реализацию этих проектов были затрачены достаточно серьезные заемные средства, и для обеспечения их своевременного возврата на этих конкретных участках были установлены специальные адресные ставки тарифа.

Помимо перечисленных видов тарифов в системе магистральных нефтепроводов действуют и **сетевые** тарифы. Сетевой подход к тарифам предполагает нелинейность исчисления тарифа, когда по системе магистральных нефтепроводов при входе в одну или несколько географических точек приема нефти в систему устанавливается фиксированная стоимость транспортировки до точки выхода из системы.

Сетевой тариф (тарифы) может (могут) устанавливаться в виде одной или суммы нескольких ставок, действующих на всем протяжении.

Принцип формирования сетевого тарифа применительно к ТС ВСТО был сформулирован достаточно давно, его основная идея такова: при закачке нефти в систему ОАО «АК «Транснефть» в Западной Сибири нефтяникам должно быть безразлично, будут качать их нефть на запад или на восток, поскольку речь шла об обеспечении равной привлекательности поставок нефти на экспорт в западном (страны Европы) и восточном (страны АТР) направлении. Предполагалось, что за счет этого будут созданы условия равной доходности (или равной затратности), которые позволят привлечь объемы нефти из Западной Сибири для заполнения трубопроводной системы ВСТО на первом этапе.

Впоследствии этот подход получил дальнейшее развитие при обсуждении на совещаниях в Минпромэнерго России, Минэкономразвития России и ФСТ России, где обсуждались различные аспекты введения сетевого тарифа.

С учетом решений, принятых на совещании у Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина 12 февраля 2009 г. в г. Кириши, была поставлена задача интенсифицировать эту работу и обеспечить принятие решения о введении с 1 января 2010 г. сетевого тарифа.

Итак, цель введения сетевого тарифа — создание для грузоотправителей условий одинаковой привлекательности для экспорта нефти из Западной Сибири в направлении на запад и на восток по трубопроводной системе ВСТО.

При этом от идеи обеспечения равной доходности нефтяным компаниям, сдающим нефть в систему ОАО «АК «Транснефть», пришлось отказаться, поскольку такой подход подразумевает предоставление нефтяными компаниями информации о стоимости добычи нефти, к чему они оказались не готовы.

Однако одно дело выровнять тарифы по системе ОАО «АК «Транснефть», а другое — учесть тот факт, что восточный маршрут является, по сути, комбинированным: нефтепровод — перевалка в Сковородино — железная дорога — перевалка и погрузка в танкер в порту Козьмино.

Поэтому потребовалось соответствующее правительственное решение (постановление Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2009 г. № 1022), которое дало возможность «замкнуть» комбинированную схему транспортировки нефти.

Согласно этой схеме весь восточный маршрут контролируется ОАО «АК «Транснефть»: затраты по составляющим комплексной транспортировки нефти включены в состав тарифа компании. В свою очередь, компания производит оплату услуг всем участникам транспортировки нефти — ОАО «Сибнефтепровод», ОАО «Центрсибнефтепровод», ОАО «Транссибнефть», ООО «Востокнефтепровод», ОАО «Энерготерминал», ОАО «Востокнефтетранс», ООО «СМНП Козьмино» из своего бюджета.

Что касается грузоотправителей, то в соответствии с приказом ФСТ России от 24 декабря 2009 г. № 525-э/3 «Об установлении тарифа на услуги ОАО «АК «Транснефть» по комплексной транспортировке нефти», независимо от того, где нефть принимается в систему магистральных нефтепроводов (в Западной или Восточной Сибири), они оплачивают услуги нашей компании по доставке нефти в порт Козьмино по тарифу в размере 1598 руб. за 1 т (без НДС). Уже сегодня можно увидеть значительный интерес нефтяных компаний к этому маршруту.

Относительно возможности введения сетевых тарифов при транспортировке нефти на экспорт в западных направлениях компанией были выполнены соответствующие расчеты, предложения были направлены в ФСТ России. Однако решения об их введении в системе магистральных нефтепроводов пока не принималось, так как первоначально необходимо провести апробацию схемы работы по сетевому тарифу на одном направлении, чтобы с учетом опыта его применения двигаться дальше.

С нашей точки зрения, в качестве следующего шага возможен переход к сетевым тарифам для поставок нефти на НПЗ России (после введения сетевых тарифов при транспортировке нефти на экспорт). В любом случае действовать следует исключительно взвешенно, неторопливо, соблюдая разумный баланс, чтобы не пострадали интересы нефтедобывающих компаний, равно как и интересы компании. □