

УДК 338.532

ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КАК ФАКТОР ИНВЕСТИЦИОННЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ МОНОПОЛИЙ ТРУБОПРОВОДНОГО ТРАНСПОРТА НЕФТЕПРОДУКТОВ

Шарф И.В., Глызина Т.С., Очиров С.Э.

ФГБОУ ВПО «Национальный исследовательский Томский политехнический университет»,
Томск, e-mail: irina_sharf@mail.ru, inosine@yandex.ru

Инвестиционные программы по строительству, техническому перевооружению и ремонту объектов магистральной трубопроводной системы требуют значительных денежных средств. Основными источниками являются собственные средства компаний, поэтому грамотная тарифная политика значительно влияет на величину получаемой прибыли. В работе проводится анализ существующих проблем нормативно-правового характера при установлении тарифов на перекачку нефтепродуктов и финансово-налоговых мер поддержки компаний трубопроводного транспорта. Действующие ограничения по установлению тарифов, которые не позволяют применять механизм перекрестного субсидирования, и предельное значение тарифа, которое зависит от тарифа на железнодорожном транспорте, являются сдерживающими факторами в формировании инвестиционных возможностей монополиста. В то же время постоянный рост тарифа и налоговые преференции говорят о действенной государственной поддержке. Сравнительный анализ динамики цен на нефть, акцизов на светлые и темные нефтепродукты и тарифов на нефтепродукты направлен на поиск оптимальных решений в области тарифного регулирования. Одним из альтернативных методов при установлении тарифа может быть RAB-метод.

Ключевые слова: тариф, трубопровод, нефтепродукт, субсидирование, прибыль

TARIFF REGULATION AS A FACTOR OF INVESTMENT OPPORTUNITIES FOR MONOPOLIES IN PIPELINE TRANSPORTATION OF PETROLEUM PRODUCTS

Sharf I.V., Glyzina T.S., Ochirov S.E.

National Research Tomsk Polytechnic University,
Tomsk, e-mail: irina_sharf@mail.ru, inosine@yandex.ru

Investment programs for the construction, modernization and repair of trunk pipeline systems require significant funds. The main sources are the companies' own funds, so competent tariff policy significantly affects the amount of profits. The paper analyzes the existing problems of regulation when setting tariffs for pumping oil and financial-fiscal measures to support companies pipelines. Current restrictions for setting tariffs that do not allow the use of the mechanism of cross-subsidization, and limit the rate that depends on the rate of railway transport are limiting factors in the formation of monopolist investment opportunities. At the same time, a constant rate growth and tax preferences display effective state support. Comparative analysis of oil prices, excise duties on light and dark oil products and tariffs for oil products is aimed at finding optimal solutions in the area of tariff regulation. One of the alternative methods for determining the rate may be RAB-method.

Keywords: tariff rate, pipeline, petroleum product, subsidies, profit

Программы стратегического развития ОАО «Транснефть» предполагают реализацию ряда инвестиционных проектов по строительству, техническому перевооружению и ремонту объектов магистральной трубопроводной системы. Только за три года (2010–2013 гг.) было направлено порядка 0,5 трлн руб. До 2017 г. ежегодно планируется выделять 78,9 млрд руб. [5]. Основным источником финансирования данных программ помимо заемных средств являются собственные средства компании. Как следствие, существенным фактором, влияющим на величину получаемой прибыли, являются действующие тарифы на перекачку нефти и нефтепродуктов.

Целью нашего исследования является анализ существующих проблем при установлении тарифов на перекачку нефтепродуктов и финансово-налоговой поддержки государства, а также поиск оптимальных

решений, что обусловлено следующими обстоятельствами.

1. Протяженность российских магистральных нефтепродуктопроводов (МНПП) не удовлетворяет возрастающим в них потребностям. Так, внедрение системы экспортных пошлин по схеме «60-66-90» (нефть-нефтепродукты-бензин), суть которой заключается в более низких экспортных пошлинах на нефтепродукты, стало существенным фактором роста нефтепереработки на протяжении последних нескольких лет. В 2005–2012 гг. темпы прироста первичной переработки нефти составили 3,2–6,2% в год. Объемы первичной переработки выросли со 208 млн т в 2005 г. до 270 млн т в 2012 г. За эти же годы доля переработки нефти в ее добыче повысилась с 44,3 до 52,1% [6].

1. Более высокая степень износа МНПП (28 лет) по сравнению с нефтепроводами

(22 года) при нормативном сроке службы 33 года.

2. Географическое распространение системы МНПП требует увеличения пропускной способности с целью расширения экспортных поставок и насыщения внутреннего рынка, и прежде всего крупных центров потребления европейской части России, продукцией НПЗ, расположенных в восточной части.

3. Низкая доля нефтепродуктов в суммарном грузообороте трубопроводного транспорта (примерно 3%) не соответствует показателям экономически развитых стран, где этот показатель превышает 50%.

Действующая методика определения тарифов на транспортировку углеводородов по магистральным трубопроводам базируется на следующих подходах:

- а) учет затрат компании;
- б) индексация базового тарифа;
- в) использование договорных тарифов в случае, если ставка тарифа не ниже действующей и была официально одобрена всеми грузоотправителями по данному тарифному участку;
- г) использование фиксированных долгосрочных (не менее трех лет) тарифов.

Анализ действующей системы тарифов на перекачку нефтепродуктов позволяет обозначить, прежде всего, проблемы нормативного характера. Как известно, законодатель определяет ОАО «Транснефть» как естественную монополию, поэтому он и устанавливает величину тарифа и правила его регулирования. Основным документом при установлении тарифов является Постановление Правительства РФ № 980 от 29.12.2007 г. «О государственном регулировании тарифов на услуги субъектов естественных монополий по транспортировке нефти и нефтепродуктов». В Перечне услуг данного документа услуги по транспортировке нефти и услуги по транспортировке нефтепродуктов тракуются как два самостоятельных вида деятельности с использованием различных методов государственного регулирования. Так, в п. 11 данного Постановления указывается обязательность ведения раздельного учета субъектами естественных монополий доходов и расходов по регулируемым видам деятельности. Как следствие, невозможно применение механизма перекрестного субсидирования транспортировки нефтепродуктов за счет доходов, полученных от транспорта нефти.

Другим регулирующим документом является «Методика определения тарифов на транспортировку нефтепродуктов по магистральным трубопроводам в РФ» [2], в п. 8 которой устанавливается требование

предельного максимального процентного соотношения со стоимостью транспортировки альтернативными видами транспорта аналогичной номенклатуры нефтепродуктов по аналогичным направлениям. В свою очередь п. 4 Приказа Федеральной службы по тарифам (ФСТ) [1] устанавливает величину понижающего коэффициента – 0,7, т.е. тариф по перекачке нефтепродуктов по магистральным трубопроводам ОАО «Транснефть» не может превышать 70% от аналогичных тарифов на железной дороге.

Другим негативным фактором являются низкие доходы от перекачки нефтепродуктов в силу изношенности основных фондов, требующих значительных затрат на оказание услуг.

Также отметим следующие моменты финансового характера, касающиеся индексации тарифов ФСТ на услуги ОАО «АК «Транснефть» по транспортировке нефтепродуктов по магистральным трубопроводам.

На рис. 1 хорошо заметны более высокие темпы роста тарифов на транспортировку нефтепродуктов в отличие от темпов роста цен на сорта Urals и Brent, благодаря чему транспортный монополист имеет возможность формировать средства для модернизации трубопроводных магистралей. В то же время наблюдается стабильность в тарифах при скачкообразных изменениях цен на мировом рынке, что свидетельствует об экономической роли государства как регулятора негативных, прежде всего финансовых, последствий этих процессов для нефтедобывающих компаний.

Сравнение акцизов на нефтепродукты и тарифов на транспортировку нефтепродуктов является дополнительной иллюстрацией реализации политики государства в области нефтепереработки (вышеописанная схема 60-66-90). Если в 2011 г. (рис. 2) акцизы на светлые нефтепродукты (прямогонный бензин) составляли порядка 80% от тарифов, то в 2013 г. уже почти 100%. Акцизы на темные нефтепродукты в 2011 г. составляли порядка 25%, а в 2013 г. уже практически 50%.

Меры, принимаемые Правительством РФ по стимулированию модернизации объектов трубопроводной системы и положительно воспринимаемые бизнесом, носят также налоговый характер. Так, в соответствии с п. 3 ст. 380 НК РФ, налоговые ставки по налогу на имущество организаций в отношении магистральных трубопроводов, а также сооружений, являющихся их неотъемлемой технологической частью, не могут превышать в 2013 году 0,4%, в 2014 году – 0,7%, в 2015 году – 1,0%, в 2016 году – 1,3%, в 2017 году – 1,6%, в 2018 году – 1,9% [1].

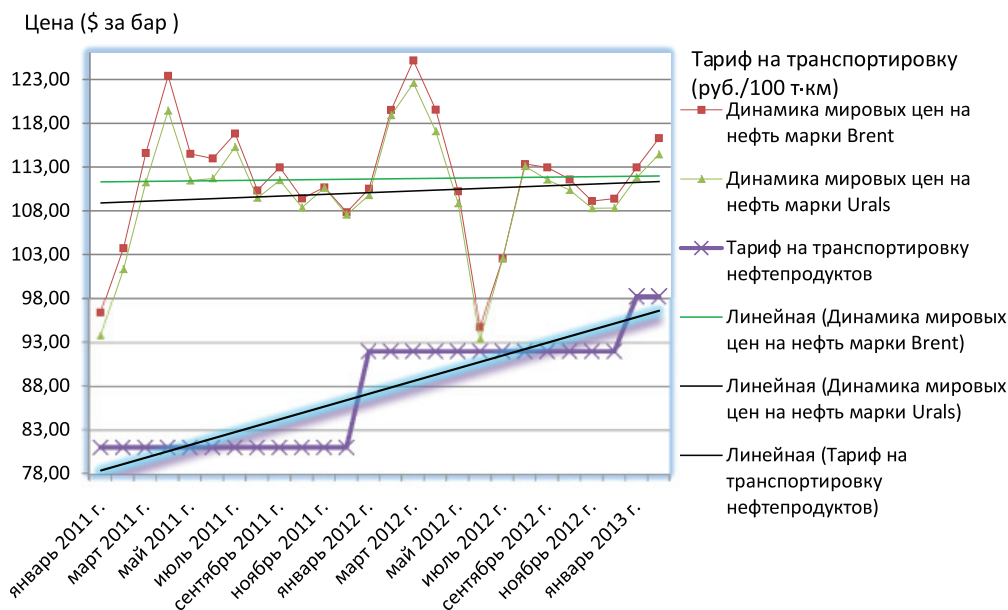


Рис. 1. Динамика цен на нефть и тарифов на транспортировку нефтепродуктов

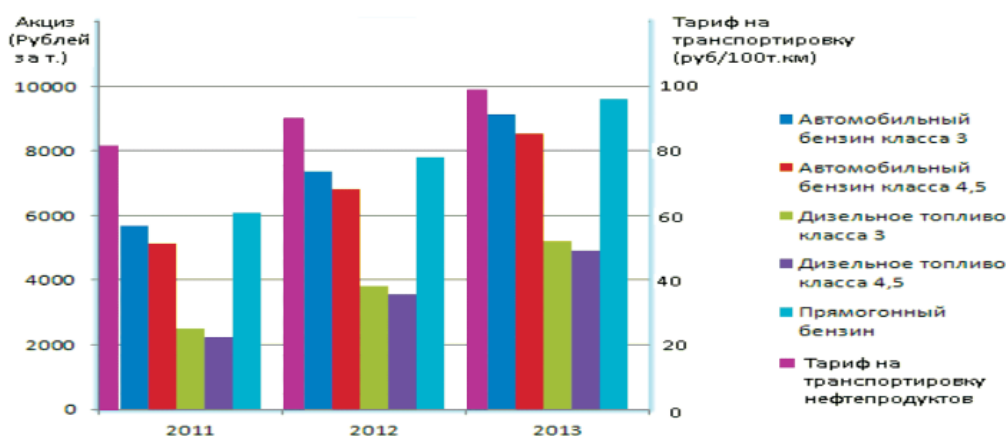


Рис. 2. Сравнительный анализ акцизов на нефтепродукты и тарифов на транспортировку нефтепродуктов

Таким образом, с целью своевременной реализации принятых инвестиционных программ необходим взвешенный пересмотр вышеописанных ограничений в основных нормативных документах в силу обозначенных финансово-налоговых преференций.

Министерство энергетики РФ и ФСТ предлагают покрывать расходы с помощью инфраструктурных облигаций, проектного финансирования или концессионного соглашения. Однако эти предложения не вызывает отклика по причине возможного резкого роста тарифов на перекачку продуктов нефтепереработки.

В целом наблюдается стремление государственных и бизнес-структур к принятию обоюдовыгодных решений. ФСТ предложила разрешить ОАО «АК «Транснефть» направлять на обновление системы нефтепродуктопроводов денежные средства, полученные от прокачки нефти. Одна-

ко данное разрешение не закреплено в действующих нормативно-правовых актах.

Отметим, что методами формирования тарифа в соответствии с п. 6 [3] являются:

- а) метод экономически обоснованных расходов;
- б) метод экономически обоснованной доходности инвестированного капитала;
- в) метод предельных максимальных тарифов или предельного соотношения стоимости транспортировки нефти и нефтепродуктов по альтернативному маршруту альтернативными видами транспорта;
- г) метод индексации тарифов.

Суть всех этих методов заключается в покрытии затрат, связанных с оказанием услуг, уплатой налогов, и формировании необходимого размера прибыли по регулируемому виду деятельности. Однако в условиях нужды в «длинных деньгах» актуализируется

проблема поиска метода определения тарифа, позволяющего формировать достаточный объем финансовых ресурсов для реализации инвестпрограмм. В частности, в электроэнергетике в соответствии с Методическими указаниями ФСТ [4] распространяется применение метода RAB (Regulatory Asset Base – регулируемая база капитала). В отличие от основного метода «затраты +» данный метод обладает следующими основными характеристиками:

- период регулирования – 5 лет;
- возможность применения ежегодных корректировок на объективные отклонения;
- регулирование операционных расходов на основе метода аналогов;
- основным источником для оплаты инвестиций является акционерный и заемный капитал, который будет оплачен потребителями через тарифы за 35 лет;
- регулирование стоимости капитала посредством нормативного метода, поэтому фактическая стоимость капитала может отличаться;
- необходимая валовая выручка и инвестиционные программы привязаны к уровням надежности.

Расчеты, проведенные Департаментом экономики ОАО «АК «Транснефть», показывают, что на первоначальном этапе реализации проектов более приемлем метод «затраты +», который позволяет устанавливать более низкую тарифную ставку [7]. Далее лучше использовать метод RAB, отличающийся более пологим ростом тарифов (0,8 руб. в год в отличие от 1,67 руб. в год при применении затратного метода), причем желательнее после основных капиталовложений. Однако данные расчеты, с нашей точки зрения, несмотря на то, что они опираются на прогнозы социально-экономического развития РФ Минэкономразвития России, не чувствительны к быстроменяющейся макроэкономической ситуации и не могут быть корректными в силу отсутствия ясной тарифной политики государства, поэтому требуют более длительного анализа в части возможности применения метода RAB при установлении тарифов в трубопроводном транспорте.

Выводы

1. Необходимо в краткосрочной перспективе внесение поправок в действующее законодательство относительно

а) изменения предельного значения тарифа на транспортировку *нефтепродуктов*, которое не должно превышать аналогичную стоимость с использованием конкурирующего вида транспорта (*железнодорожного*);

б) возможного применения механизма перекрестного субсидирования.

2. Метод RAB можно рассматривать в качестве альтернативного метода, но для его применения требуется дополнительный анализ достоинств и недостатков с целью

разработки методических рекомендаций. Как следствие, необходима ясная долгосрочная государственная тарифная и налоговая политика, которая позволит составлять корректные прогнозы и планы развития монополиям трубопроводного транспорта.

Список литературы

1. Налоговый кодекс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/popular/nalog2/3_18.html#p15617 (Дата обращения: 5.12.2013).
2. Об утверждении «Методики определения тарифов на транспортировку нефтепродуктов по магистральным трубопроводам в РФ: постановление Федеральной энергетической комиссии РФ от 16 октября 2002 года № 70-э/5 (с изменениями на 7 декабря 2007 года). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.zakonprost.ru/content/base/11059> (Дата обращения: 5.12.2013).
3. Об утверждении тарифов на услуги ОАО «АК «Транснефть» и его аффилированных лиц по транспортировке нефтепродуктов по магистральным трубопроводам: приказ Федеральной службы по тарифам от 24 декабря 2010 г. № 471-э/1. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.fstrf.ru/tariffs/info_tarif/oil/2012/8 (Дата обращения: 5.12.2013).
4. Об утверждении Методических указаний по регулированию тарифов с применением метода доходности инвестированного капитала: приказ Федеральной службы по тарифам № 231 от 26.06.2008 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа <http://www.fstrf.ru/docs/electro/54/Prikaz.doc> (Дата обращения: 5.12.2013).
5. Развитие трубопроводной системы. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http:// http://www.transneft.ru/projects/121/396/](http://http://www.transneft.ru/projects/121/396/) (Дата обращения: 5.12.2013).
6. Российская экономика в 2012 году: тенденции и перспективы. (Вып. 34) – М.: Институт Гайдара, 2013. – С. 286.
7. Сериков П., Проценко А. Превратности метода // Трубопроводный транспорт нефти. – 2012. – № 6. – С. 16–23

References

1. Nalogovyy kodeks [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: http://www.consultant.ru/popular/nalog2/3_18.html#p15617 (Data obrascheniya: 5.12.2013).
2. Postanovlenie Federal'noy energeticheskoy komissii RF ot 16 oktyabrya 2002 goda no. 70-e/5 «Ob utverzhdenii «Metodiki opredeleniya tarifov na transportirovku nefteproduktov po magistral'nym truboprovodam v RF» (s izmeneniyami na 7 dekabrya 2007 goda). [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.zakonprost.ru/content/base/11059> (Data obrascheniya: 5.12.2013).
3. Prikaz Federal'noy sluzhby po tarifam ot 24 dekabrya 2010 g. no. 471-e/1 «Ob utverzhdenii tarifov na uslugi ОАО «АК «Транснефть» i ego affilirovannyh lits po transportirovke nefteproduktov po magistral'nym truboprovodam. [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: http://www.fstrf.ru/tariffs/info_tarif/oil/2012/8 (Data obrascheniya: 5.12.2013).
4. Prikaz Federal'noy sluzhby po tarifam no. 231 ot 26.06.2008 g. «Ob utverzhdenii Metodicheskikh ukazaniy po regulirovaniyu tarifov s primeneniem metoda dohodnosti investirovannogo kapitala» [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa <http://www.fstrf.ru/docs/electro/54/Prikaz.doc> (Data obrascheniya: 5.12.2013).
5. Razvitie truboprovodnoy sistemy. [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: [http:// http://www.transneft.ru/projects/121/396/](http://http://www.transneft.ru/projects/121/396/) (Data obrascheniya: 5.12.2013).
6. Rossiyskaya ekonomika v 2012 godu: tendentsii i perspektivy. (Vypusk 34). M.: Institut Gaydara, 2013. pp. 286.
7. Serikov P., Protsenko A. «Prevratnosti metoda» // Truboprovodnyj transport nefi. 2012. no. 6. pp. 16–23.

Рецензенты:

Боярко Г.Ю., д.э.н., к.г.-м.н., профессор, заведующий кафедрой экономики природных ресурсов Томского политехнического университета, г. Томск;

Хижняков В.И., д.т.н., профессор кафедры транспорта и хранения нефти и газа Томского политехнического университета, г. Томск.

Работа поступила в редакцию 15.01.2014.