

# Совершенствование системы тарифообразования в области транспортировки газа по магистральным газопроводам

**А.А. Гладков**, заместитель руководителя Департамента государственного регулирования тарифов и инфраструктурных реформ Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации

Автор излагает требования, которые должны учитываться при оценке стандартной системы тарифообразования в области транспортировки газа по магистральным трубопроводам, приводит и кратко характеризует основные существующие в мире системы тарификации. Автор выделяет недостатки действовавшей системы тарификации в РФ; показывает, какие аспекты были учтены при разработке новой методики; а также отмечает неучтенные пробелы и предложения по ее дальнейшему совершенствованию.

Для того чтобы дать оценку приемлемости того или иного методологического подхода к установлению тарифов на транспортировку газа магистральным трубопроводным транспортом, необходимо соотнести каждый из них с требованиями, предъявляемыми пользователями, собственником (оператором), а также регулирующим органом, то есть определить некий стандарт, с которым можно сравнивать каждый из подходов. Стандартная система тарифообразования должна:

- 1) отражать затраты на транспортировку, учитывая особенности потоков газа и геометрии системы в целом;
- 2) способствовать повышению эффективности торговли газом, ликвидности рынка газа и развитию конкуренции газ — газ;
- 3) обеспечивать высокий уровень прозрачности;
- 4) создавать условия для возникновения эффективных и своевременных сигналов, поддерживающих эффективность долгосрочных инвестиций в транспортную инфраструктуру;
- 5) принимать во внимание специфику и рыночные характеристики различных транспортных сетей;
- 6) обеспечивать удовлетворительную норму прибыли на вложенные средства для транспортной организации;
- 7) иметь соответствующий уровень контроля;
- 8) строиться таким образом, чтобы любая разница в тарификации, применяемая к различным пользователям при одинаковом пакете используемых ими услуг, зависела бы только от соответствующих затрат.

Сопоставление отдельных требований показывает, что они зачастую носят противоречивый характер. Поскольку данный перечень

является универсальным, т.е. применимым к любой системе тарифообразования, возникает вопрос: почему практически каждая страна в мире разрабатывает свою систему тарифообразования? Можно ли построить универсальную систему тарифообразования?

Анализ мирового опыта показывает, что именно нахождение приемлемого баланса между противоречивыми требованиями, а также учет особенностей, присущих каждой конкретной магистральной системе, приводят к созданию уникальных систем тарифообразования в каждой стране.

Здесь стоит внести ясность.

## Основные системы тарификации

Теоретически существуют следующие основные (базовые) системы тарификации:

- 1) «точка — точка» (P2P, point to point), при которой независимо определяется стоимость транспортировки от каждой точки входа в каждую точку выхода;
- 2) «почтовая марка» (post, postage stamp), при которой размер тарифа не зависит от расположения точек закачки и отбора газа;
- 3) «вход — выход» (EE, Entry — Exit), при которой тариф на транспорт складывается из ставок на сдачу и прием газа, которые устанавливаются независимо для точек входа и выхода;
- 4) тариф, зависящий от расстояния транспортировки (дистанционный, distance — related).

Следует оговориться, что все перечисленные системы, за исключением «почтовой марки», зависят от расстояния транспортировки, но только в дистанционной системе расчет непосредственно привязан к договорному маршруту транспортировки газа. Однако поскольку каждая из основных систем имеет достаточно

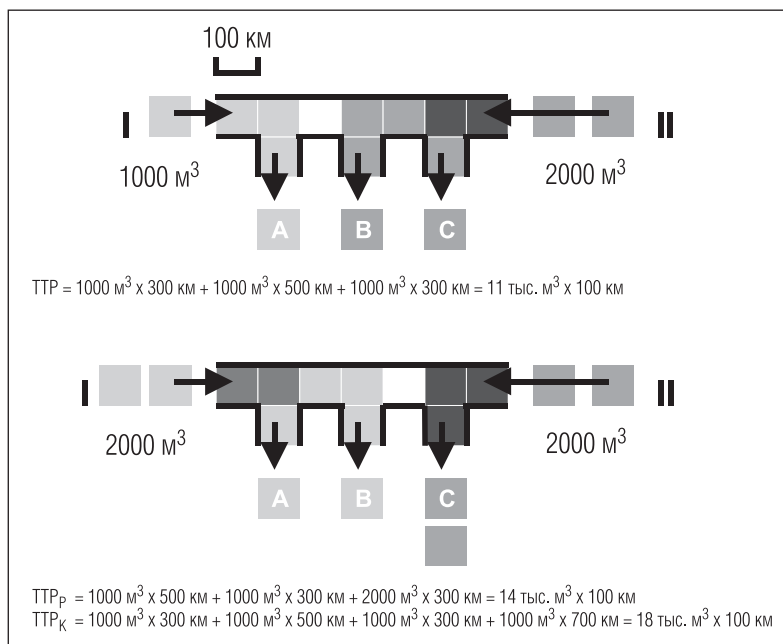
узкий сектор применения (например, система «почтовая марка» отлично работает на небольших, компактно расположенных, густых газотранспортных системах, таких как в Англии, а дистанционная система — на протяженных, в разветвленных газотранспортных системах), все реализованные в различных странах системы тарификации фактически являются объединением или модифицированием базовых.

## Недостатки действовавшей системы тарификации в РФ

К сожалению, действовавшая система тарифообразования не была закреплена в нормативном правовом акте, а существовала некоторая практика установления тарифов.

Что же не устраивало в действовавшей в Российской Федерации системе тарификации?

Надо сказать, что, несмотря на отсутствие юридического закрепления, в России действовала дистанционная система тарификации. Такая система достаточно хорошо соответствовала геометрии трубопроводной системы, однако имелись в ней и значительные недостатки.



Основным недостатком являлось несоответствие линейного принципа тарификации фактическим расходам на транспортировку, существенная часть структуры которых имеет общесистемный характер и не зависит от расстояния транспортировки. Кроме того, линейный принцип тарификации не соответствовал структуре регулируемых цен на газ. В результате такого несоответствия область экономически эффективной поставки газа независимыми производителями ограничивается пятым, шестым поясом.

И последним, но немаловажным недостатком являлось то, что, устанавливая только ставку тарифа, государство оставляло значительную неопределенность в определении стоимости услуг по транспортировке для пользователей системы (плечо транспортировки из точки А в точку Б из-за использования альтернативных маршрутов транспортировки может отличаться на 5–10 %).

Рассказав о недостатках действовавшей системы тарифообразования, хотелось бы привести еще один наглядный пример (см. рисунок).

На рисунке представлена система, состоящая из двух точек, через которые газ поступает в систему (они обозначены I и II), и трех точек, через которые осуществляется отбор газа из системы (они обозначены А, В и С). В обоих рассматриваемых случаях система сбалансирована, т.е. объем газа, поступающий в систему, равен объему газа, отбираемому из системы. Сопоставим следующие случаи.

Первый случай: в систему в I входит 1000 куб. м, а в II — 2000 куб. м газа, а отбор газа, соответственно, осуществляется равномерно по 1000 куб. м из А, В и С.

Второй случай: в систему в I и II входит 2000 куб. м газа, а отбор газа осуществляется по 1000 куб. м из А и В и 2000 куб. м из С.

Сравнение показывает, что поставка дополнительного объема газа в I привела к увеличению отбора газа из С, т.е. увеличению договорного размера товаротранспортной работы на 7000 куб. м на 100 км. В то же время расчет реальной товаротранспортной работы показывает, что она увеличилась всего на 3000 куб. м на 100 км. Произошла оптимизация физических потоков газа, что и привело к расхождению договорного и фактического размера товаротранспортной работы.

Отсюда вытекает не очень приятный вывод о том, что балансировка системы собственником

может привести к значительным расхождениям между договорными и фактическими расстояниями и схемами транспортировки.

## Разработка новой методики тарификации в РФ

Теперь обратимся к тому, какие принципиальные моменты учитывались при разработке новой методики.

Во-первых, определение состава услуги по транспортировке, оплачиваемой пользователем. Действительно, если вы не знаете, за что платите, то сразу возникает вопрос, а насколько обоснована стоимость той услуги, которую вы получаете.

Во-вторых, учет особенности системы магистральных трубопроводов. Для «компактно» расположенной трубопроводной системы Англии может быть использована система тарификации «почтовая марка». Для протяженной системы, у которой потребители и поставщики находятся на разных концах, может быть использована дистанционная система.

Однако каждая из базовых систем тарифообразования имеет свои недостатки, о чем частично говорилось выше. Например, «почтовая марка» плохо работает при транспортировке на короткие и длинные расстояния (из-за усреднения пользователь, транспортирующий газ на короткие расстояния, оплачивает затраты пользователя, транспортирующего газ на длинные расстояния). Даже, казалось бы, такая универсальная система, как «вход — выход», положенная в основу принятой методики, и та не может учесть всего. Именно определение того, как будут взвешиваться плечи и затраты на транспортировку по ним, и является той «изюминкой», которая должна найти свое отражение при расчете тарифов в соответствии с принятой методикой.

В-третьих, при разработке методики учитывалась направленность системы тарифообразования на содействие развитию трубопроводной системы, в том числе путем установления самостоятельных тарифов для новых систем, исходя из сроков их окупаемости.

При подготовке методики рассматривался вопрос об учете затрат конкретных газотранспортных организаций при расчете тарифа на транспортиров-

ку, однако его реализацию сочли преждевременной. Безусловно, оптимальным был бы учет структуры затрат каждого конкретного Трансгаза при расчете тарифа. Это позволило бы выявлять наиболее дорогие маршруты, стимулировать снижение их издержек и оптимизировать их загрузку. Кроме того, усреднение затрат приводит к усреднению стоимости услуги, а значит, не соответствует требованию пользователя о плате только за оказанную услугу.

Рассмотрение структуры затрат на транспорт показывает, что ее можно разделить на две большие части: общесистемные затраты и затраты конкретных газотранспортных организаций. Перераспределение долей этих затрат между собой приводит либо к увеличению потока выручки на головную компанию, а значит, и формированию значительного общесистемного инвестиционного потенциала; либо к накоплению выручки в конкретной газотранспортной компании, а значит, появлению у нее возможности к расширению именно этого газотранспортного направления. Такое перераспределение обычно производится регулирующим органом для гибкого решения проблем в зависимости от обстоятельств. Тариф разбивается на две основные части, первая — за перекачку, вторая — за предоставление услуги. Вы платите первую ставку за мощность, а вторую — за транспортировку. Такая система хорошо зарекомендовала себя в мире и, наверное, является наиболее универсальной.

Именно по такой идеологии и развивается разрабатываемая методика. Это эволюционный, а не революционный путь, поэтому в принятой методике остались «хвосты», присущие действующему подходу. Размер «хвоста» составляет 20–30 % общего размера тарифа, поэтому можно говорить, что неопределенность, связанная с путем транспортировки существенно уменьшилась. Реализована «двуставочная» система, но тоже не в «чистом» виде.

Что не удалось в этой методике? Не удалось прописать определение услуги. И это одна из основных проблем, работа по которой будет продолжаться и дальше. Хочу обратить внимание, что законодатель (даже в Гражданском кодексе РФ) не закрепил понятия транспортировки как таковой. Из этой проблемы вытекает вторая, а именно, — конкретизация состава услуг, входящих в деятельность по транспортировке газа.

Что предполагается сделать для дальнейшего развития и совершенствования методики?

Первое — и работа в этом направлении уже идет — конкретизировать определение зон «входа — выхода».

Второе — подсчитать и заложить в методику расчет средних расстояний от зон входа до зон выхода. Тут все столкнулись с достаточно интересной проблемой, связанной со следующим. Казалось бы, что сложного, если вы определите зону входа в качестве месторождения и зону выхода, например, Москву как крупного потребителя. Возьмете по системе просчитаете все от точки

входа до точки выхода: все трубопроводы, их протяженность, объем газа, который по ним течет; произведете осреднение

по объему; выделите некое среднее транспортное плечо и на этом успокоитесь.

Однако есть одно «но», поскольку все любят говорить, что «газ у нас немеченый». В Москву поставляется газ не только из данного конкретного месторождения. Если вы заключаете контракт на поставку газа от месторождения до Москвы, это еще не значит, что физически газ у вас потечет именно так. Нужно учитывать, что на самом деле в Москву притекает газ не только из того месторождения, откуда вы его поставляете, но и из других месторождений. Это надо не только учитывать, но и как-то взвешивать. Правда, учет этого значительно усложняет всю задачу.

Хотелось бы в дальнейшем добиться того, чтобы атавизм, существующий в методике в форме 20–30-процентной неопределенности в стоимости конечной транспортировки, исчез окончательно.

Методика предусматривает усреднение затрат в единой организации ОАО «Газпром» по всем газотранспортным организациям, входящим в нее. Переход к учету затрат на транспортировку конкретными газотранспортными организациями, безусловно, приведет к большей прозрачности в установлении тарифов на транспорт по разным направлениям.

И последнее. Данный вопрос хоть и стоит чуть в стороне от вопросов методики, но тоже должен быть решен. Это вопрос подключения к газотранспортной системе, например, установлением разовой платы. Вопрос не праздный, и полагаем, что он точно так же должен быть отдан на решение ФСТ России. □

Хотелось бы в дальнейшем добиться того, чтобы атавизм, существующий в методике... исчез окончательно.