

Трубопроводный транспорт

Тарифы

<http://www.oilru.com/nr/104/1416/>

<http://news.finance.ua/ru/~1/0/all/2007/02/15/93519>

<http://fondripp.ru/published/item-1f9d.html>

<http://newtariffs.ru/news/belorusiya-povysila-tarif-na-prokachku-rossiiskoi-nefti>

<http://www.topneftegaz.ru/science/view/280>

Высокие тарифы действуют также и на Балтийском нефтепроводе - 6.4791 рублей за 100 ткм. Таблица 2. Тарифные ставки в системе АК «Транснефть с

1

Магистральные нефтепроводы ОАО "АК "Транснефть"	Ставка тарифа*	Ставка тарифа **	Ставка тарифа ***
ОАО «Сибнефтепровод»	6.0679	8.6288	8.6288
ОАО «Центрсибнефтепровод»	5.9309	8.6288	8.6288
ОАО «Транссибнефть»	7.6733	8.6288	8.6288
ОАО «Уралсибнефтепровод»	5.3966	8.6288	8.6288
ОАО «Северо-Западные МН»	5.0752	8.6288	8.6288
ОАО «Верхневолжснефтепровод»	6.4792	8.6288	8.6288
ОАО «Приволжскнефтепровод»	6.0733	8.6288	8.6288
ОАО «МН «Дружба»	4.5338	8.6288	8.6288
ОАО «Черномортранснефть»	12.2709	8.6288	8.6288
ОАО «Северные МН»	12.9696	8.6288	8.6288
ООО «Балтнефтепровод»	6.4791	8.6288	8.6288
ОАО "Северные МН", Уса-Ухта	79.6291	8.6288	8.6288

* - услуги по перекачке нефти, рубли за 100 ткм (без НДС).

** - поставки нефти на нефтеперерабатывающие заводы Российской Федерации и государств – участников соглашения о Таможенном Союзе, рубли за 100 ткм (без НДС).

<http://www.biztass.ru/news/id/41680>

МОСКВА, 9 октября. /БИЗНЕС-ТАСС/. "Транснефть" планирует завершить технологическое заполнение трубопровода ВСТО-2 к 4 ноября. Об этом ИТАР-ТАСС сообщил официальный представитель компании Игорь Демин.

По его словам, "по оценке экспертов "Транснефти", исходя из темпов технологического заполнения, мы завершим заполнение нового трубопровода к 4 ноября".

Как сообщил Демин, на ноябрь запланирована отправка еще четырех танкеров по 100 тыс тонн нефти, которая будет поступать по построенному трубопроводу.

Как ранее сообщал ИТАР-ТАСС, сейчас "Транснефть" транспортирует нефть ВСТО-1 от Сковородино до порта Козьмино железнодорожным транспортом. Мощности ВСТО-2 позволяют перекачивать на начальном этапе по 30 млн тонн нефти в год с последующим увеличением объемов транспортировки до 50 млн тонн, отметили в компании.

Первая очередь нефтепровода ВСТО введена в строй в декабре 2009 года.

<http://www.fstrf.ru/press/interview/46/print>

И при этом по новому направлению - маршруту ВСТО в направлении порта Козьмино - был установлен тариф на комплексную транспортировку нефти в размере 1 тыс. 598 рублей за транспортировку тонны нефти по всему маршруту.

По расчетам "Транснефти" себестоимость транспортировки нефти до порта Козьмино составляет примерно \$130 за тонну (3,900 тыс рублей), разницу планировалось компенсироваться за счет сборов, полученных на других направлениях.

.....2004

Проект нефтепровода для поставок нефти из восточных регионов России в страны АТР. Общая протяженность маршрута - 4188 км, мощность нефтепровода – до 80 млн тонн в год.

Проект экспортного нефтепровода, по которому российская нефть будет поставляться в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, первоначально предусматривал прокладку трассы между Ангарском – самым восточным пунктом отечественной системы магистральных трубопроводов, и портом Находка на берегу Японского моря. В настоящее время, согласно Обоснованию инвестиций, выполненному ОАО "АК "Транснефть", предполагается строительство нефтепровода по маршруту Тайшет-бухта Перевозная (Амурский залив).

Общая протяженность этого маршрута – 4188 км. Мощность нефтепровода – до 80 млн тонн в год. В рамках работ над проектом предполагается построить 44 НПС, перегрузочный комплекс нефти с резервуарным парком и

морским терминалом в бухте Перевозная, 5 узлов комплексного учета нефти и многочисленные объекты инфраструктуры. Планируется, что сырьевой базой для нефтепровода станут нефтяные месторождения в Эвенкии, Иркутской области и Якутии, которые находятся в стадии освоения. Кроме того, согласно документации “Транснефти”, в Перевозную будет также поступать нефть с месторождений Ханты-Мансийского округа.

К разработке Декларации о намерениях и Обоснований инвестиций строительства нефтепровода Ангарск-Находка “Транснефть” приступила в **августе 2001 г.** во исполнение специального поручения Президента РФ.

В рамках разработанной Декларации о намерениях было рассмотрено несколько вариантов маршрутов нефтепровода, из которых к дальнейшей разработке как наиболее оптимальный был рекомендован вариант Ангарск-Казачинское-Тында-Хабаровск-Японское море.

Проект получил одобрение в Министерстве экономического развития и торговли России, где в **январе 2002 г.** состоялась презентация Декларации о намерениях проекта с участием Министерства энергетики и нефтяных компаний. В **апреле 2002 г.** “Транснефть” согласовала Декларацию о намерениях в администрациях регионов, на территории которых будут расположены объекты нефтепровода: в Иркутской, Читинской, Амурской областях, Еврейской АО, Республике Бурятия, Приморском и Хабаровском краях.

В **2002-2003 гг.** в правительстве РФ проводился анализ двух конкурентных проектов: Ангарск–Находка и Ангарск-Дацин (Китай). Последний развивался по инициативе “ЮКОСа”, который был намерен поставлять в Китай 20-30 млн тонн нефти в год со своих месторождений Томской области и Красноярского края. Правительством России “ЮКОС” был назначен координатором поставок отечественной нефти в Китай и ему было поручено вести переговоры с китайской стороной о формуле цены на поставляемую нефть и маршруте нефтепровода.

Весной 2003 г. Правительство РФ приняло принципиальное решение относительно маршрута восточного нефтепровода: нефть пойдет на Находку, а потом от магистрали будет построено ответвление на Дацин. Такой вариант развития нефтепроводной системы на востоке России заложен и в Энергетической стратегии развития России до 2020 г.

К лету 2003 г. МПР России провело государственную экологическую экспертизу проекта Ангарск-Находка; в приказе от 09.07.2003 №585, выпущенном этим министерством, было указано, что относительно участка с 566,7 по 878,1 км (в пределах водосборного бассейна Байкала) не может быть сделан вывод об экологической допустимости намечаемой деятельности. Материалы были возвращены на доработку.

В процессе доработки в “Транснефти” было принято решение об изменении маршрута трубы: начальной точкой системы становится город Тайшет.

В настоящее время в “Транснефти” изучают два варианта строительства нефтепровода из Тайшета: первый предполагает сооружение трубы мощностью 80 млн твг сразу, второй – в четыре этапа. Предполагается, что уже осенью 2004 г. проект пройдет государственную экологическую экспертизу. Пока в

регионах, по которым должна пройти труба, состоялись только общественные слушания, в результате которых было высказано много замечаний к экологической стороне проекта.

Несмотря на то, что еще в прошлом году Правительство РФ приняло принципиальное решение о строительстве нефтепроводов и на Находку, и на Дацин, маршрут трубы все еще обсуждается им. В "Основных направлениях деятельности Правительства РФ на период до 2008 г.", которые были одобрены на заседании Правительства и утверждены главой кабинета министров Михаилом Фрадковым 28 июля 2004 г., говорится, что вопрос о строительстве нефтепровода в восточном направлении будет решен до конца 2004 г. Дискуссионной по-прежнему является необходимость строительства ответвления на Дацин.

Интерес к "восточному" нефтепроводу проявляют прежде всего в Японии и Китае. Обе страны, в частности, выразили заинтересованность в участии в добычных проектах тех регионов, которые рассматриваются как его сырьевая база.

..... Действительно, определить, какая из широкомасштабных нефтепроводных авантюр должна стать приоритетной, сложно. А тут еще в околоправительственных кругах вдруг экономисты обнаружили. Центр стратегических разработок (ЦСР), работающий на Минэкономразвития, в докладе «О возможных направлениях развития инфраструктуры по транспортировке российской нефти» сообщил, что при реализации всех озвученных нефтепроводных планов государственная монополия «Транснефть» в ближайшие шесть лет собирается освоить под строительство 6500 км трубопроводов 24 млрд. долларов. Это, прежде всего трубопровод «Восточная Сибирь — Тихий океан» (14,4-14,9 млрд. долларов в ценах 2 квартала 2004 г.), «Сургут — Индига» (5,8 млрд. долларов), повышение мощности «Балтийской трубопроводной системы» с 50 до 62 млн. т (2,8 млрд. долларов), Трансфракийская труба за 900 млн. долларов, проект «Дружба — Адрия» — 320 млн. долларов.

В среднем 1 км трубы, которую собирается строить «Транснефть», обойдет в 3,4 млн. долларов. Это существенно выше удельных затрат на строительство 1 км нефтепровода «Баку-Джейхан» (1,6 млн. долларов) или трубопровода Каспийского трубопроводного консорциума — КТК (1,7 млн. долларов). Приличной в мировой практике считается цена 1-2 млн. долларов за 1 км.

Авторы доклада скромно решили не привлекать внимание к тому факту, что самый «жирный проект» «Транснефти» — трубопроводная система «Восточная Сибирь — Тихий океан» при протяженности 4,2 тыс. км и объявленной стоимости 15,4 млрд. долларов обойдется в 3,7 млн. рублей за 1 км. Столько же «Транснефть» хочет получить и за строительство 1 км трубопровода «Сургут — Индига». Однако в это же время российские нефтяные ком-

пании готовы вести строительство этого нефтепровода при затратах 1,2-1,3 млн. долларов за 1 км.

Вице-президент компании «Транснефть» г-н Сергей Григорьев поспешил внести уточнения. Оказывается, его компания приводит максимальные оценки стоимости проектов. В действительности они могут оказаться в 1,5 раза ниже. Во время строительства Балтийской трубопроводной системы 1 км трубопровода вообще обошелся в 0,7 млн. долларов, что вдвое ниже показателей нефтепровода КТК. Откуда в таком случае появляются пожелания получить 3,8 млн. долларов за 1 км трубопровода, г-н Григорьев не объяснил.

ЦСР предлагает принять меры по демополизации и рассмотреть возможность реализации проекта строительства экспортного трубопровода на Мурманск, который был предложен консорциумом компаний во главе с «ЛУКОЙЛ». Тем не менее, понятно, что после показательного «мочения в сортире» компании «Юкос», которая среди прочего страдает и за попытку построить независимый экспортный трубопровод в Китай, ни одна из действующих на территории России нефтяных компаний на крупные самостоятельные шаги в этом направлении не решится.

Источник: «Ведомости» 29.10.2004.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/01/16/673050-rosneft-nedovolnatarifami>

«Роснефти» в прошлом году было дешевле прокачивать нефть в Китай через Казахстан, чем по другим направлениям. Так, тариф за транспортировку тонны нефти с месторождений «Уватнефтегаза» (Тюменская обл.) в Китай через Казахстан составлял около 2080 руб., «Ванкорнефти» (Красноярский край) по отводу Сковородино – Мохэ – около 2470 руб., «Верхнечонскнефтегаза» (Иркутская обл.) до порта Козьмино – около 2370 руб. за 1 т, следует из материалов «Роснефти».

Железнодорожный транспорт нефти и газа

<http://www.rbcdaily.ru/industry/562949978984420>

Тариф на перевозку нефти устроен таким образом, что перевозка нефти в собственной или арендованной цистерне значительно дешевле. В качестве примера можно привести расчет стоимости транспортировки цистерны с сырой нефтью по маршруту Уяр — Дземги, на долю которого приходится около 20% всех внутренних перевозок нефти в России.

Стоимость перевозки сырой нефти в вагонах парка РЖД по данному маршруту согласно тарифному руководству составляет 170 тыс. руб. Нормативная грузоподъемность цистерны для сырой нефти — 60 т. Таким образом, затраты на транспортировку одной тонны — 2840 руб.

При использовании собственного подвижного состава стоимость перевозки за тонну будет существенно меньше — около 1600 руб. за тонну, но следует учесть, что для повторной погрузки вагоны необходимо вернуть на станцию отправления. Итоговая сумма затрат составит 2341 руб., то есть экономия на перевозке нефти в собственных вагонах по данному маршруту составляет около 500 руб. за тонну.

Тонна нефти стоит в пределах 16 000 — 18 000 руб., доля транспортных расходов в случае использования вагонов РЖД — 16—18%, а при перевозке в цистернах собственного парка — 13—15%.

http://www.rosneft.ru/attach/0/57/73/MDA_RUS_Q2_2012.pdf

	За 3 месяца, закончившихся		Изменение	За 6 месяцев, закончившихся		Изменение
	30 июня 2012 (тыс. руб./т)	31 марта 2012 (тыс. руб./т)		30 июня 2012 (тыс. руб./т)	30 июня 2011 (тыс. руб./т)	
НЕФТЬ						
Транспортировка на внутреннем рынке						
<i>Трубопроводный транспорт</i>						
Юганскнефтегаз – НПЗ Самарской группы	0,75	0,75	0,0%	0,75	0,72	4,2%
Самаранефтегаз – НПЗ Самарской группы	0,05	0,05	0,0%	0,05	0,05	0,0%
Юганскнефтегаз – Ангарская НХК	1,25	1,25	0,0%	1,25	1,19	5,0%
Пурпе – Туапсинский НПЗ	1,56	1,56	0,0%	1,56	1,48	5,4%
Томскнефть – Ачинский НПЗ	0,34	0,34	0,0%	0,34	0,33	3,0%
<i>Смешанная транспортировка</i>						
Юганскнефтегаз – Комсомольский НПЗ	4,14	4,14	0,0%	4,14	3,92	5,6%
Экспорт						
<i>Трубопроводный транспорт</i>						
Юганскнефтегаз – Порт Приморск	1,54	1,54	0,0%	1,54	1,29	19,4%
Юганскнефтегаз – Порт Новороссийск	1,49	1,49	0,0%	1,49	1,44	3,5%
Ванкор (Пурпе) – Козьмино	1,89	1,89	0,0%	1,89	1,82	3,8%
<i>Ж/д и смешанная транспортировка</i>						
Ставропольнефтегаз - КТК (ж/д транспортировка)	0,70	0,70	0,0%	0,70	0,66	6,1%
НЕФТЕПРОДУКТЫ (Экспорт)						
Дизельное топливо						
НПЗ Самарской группы – Порт Вентспилс	1,89	1,82	3,8%	1,86	1,69	10,1%
Ангарская НХК – Порт Находка	4,16	4,16	0,0%	4,16	3,89	6,9%
Комсомольский НПЗ – Порт Находка	1,63	1,63	0,0%	1,63	1,53	6,5%
Ачинский НПЗ – Туапсе	4,69	4,69	0,0%	4,69	4,38	7,1%
Мазут						
НПЗ Самарской группы – Одесса	2,90	2,82	2,8%	2,86	2,67	7,1%
Ангарская НХК – Порт Находка	4,14	4,14	0,0%	4,14	3,96	4,5%
Комсомольский НПЗ – Порт Находка	1,56	1,56	0,0%	1,56	1,48	5,4%
Ачинский НПЗ – Порт Находка	5,30	5,30	0,0%	5,30	4,89	8,4%
Нафта						
НПЗ Самарской группы – Туапсе	1,93	1,93	0,0%	1,93	1,87	3,2%
Ачинский НПЗ – Туапсе	4,58	4,58	0,0%	4,58	4,30	6,5%
Ангарская НХК – Порт Находка	3,92	3,92	0,0%	3,92	3,78	3,7%
Комсомольский НПЗ – Порт Находка	1,60	1,60	0,0%	1,60	1,50	6,7%

Источник: Транснефть, РЖД, НК Роснефть. Данные по тарифам приведены для наиболее загруженных маршрутов для каждого из направлений. Тарифы для смешанной транспортировки по экспорту включают стоимость перевалки на терминалах, не принадлежащих РЖД.

	За 3 месяца, закончившихся								% изменения		
	30 июня 2012				31 марта 2012				Объема	Стоимости	Стоимости транспортировки 1 тыс. руб./т
	Объем, млн т.	Доля в объемах экспорта	Стоимость, млрд руб.	Стоимость транспортировки 1 т, тыс. руб./т	Объем, млн т.	Доля в объемах экспорта	Стоимость, млрд руб.	Стоимость транспортировки 1 тыс. руб./т			
НЕФТЬ											
Реализация за рубежом											
Трубопровод	16,3	97,0%	26,8	1,65	15,4	97,2%	24,7	1,61	5,8%	8,5%	2,5%
Ж/д и смешанный	0,5	3,0%	0,4	0,82	0,4	2,8%	0,4	0,86	25,0%	-	(4,7)%
Поставка на НПЗ											
Трубопровод ⁽¹⁾	9,6		5,7	0,59	11,2		6,5	0,58	(14,3)%	(12,3)%	1,7%
Ж/д и смешанный	1,5		5,9	4,00	1,5		6,2	4,07	-	(4,8)%	(1,7)%
НЕФТЕПРОДУКТЫ											
Реализация за рубежом											
Трубопровод ⁽²⁾	0,1	1,0%	0,2	2,14	0,3	3,7%	0,8	2,39	(66,7)%	(75,0)%	(10,5)%
Ж/д и смешанный	7,7	79,4%	14,2	1,86	7,8	85,1%	15,0	1,93	(1,3)%	(5,3)%	(3,6)%
Прочие транспортные расходы⁽³⁾											
			5				6			(16,7)%	
Итого	35,7		58	1,62	36,6		60	1,64	(2,5)%	(3,3)%	(1,2)%

<http://www.nefte.ru/trubo/trubo34.htm>

30 апреля 2004 г. Источник: "Независимое нефтяное обозрение "СКВАЖИ-НА" Автор: Александр Бринкен

Нефтяная "текучка"

Геоэкономическая роль тарифов в транспортировке нефти

Геоэкономический анализ путей транспортировки углеводородов, конечно, не ограничивается сопоставлением тарифов, а точнее полных стоимостей перевозки в пересчёте на единицу или партию груза "от двери до двери". Другие факторы могут играть даже большую роль, чем тарифы. Это безопасность энергообеспечения страны, стабильность поставок, политические и экономические отношения со странами транзита, стратегия развития внутренних областей страны, по которым могут пройти альтернативные маршруты, оптимизация маршрутов с точки зрения подключения к ним дополнительных источников, а также социо-экологические ограничения. В этом ряду тарифы могут подвергаться наиболее формальным методам анализа. Кроме того, в основном именно с их помощью транзитные страны используют выгоды своего геополитического положения. Но что мало применяется, а может оказаться геоэкономически не менее важным, - это "игра" тарифами страной-экспортёром, страной-поставщиком. Страна-поставщик (в данном случае Россия) может, изменяя тарифы, способствовать развитию различных видов транспорта и освоению отдельных районов, влиять на выбор путей транспортировки, а в некоторых случаях решать таким способом вопросы, касающиеся международной экономической политики. Такой способ уже начал применяться Нидерландами в ответ на директивы ЕС по либерализации рынка при-

родного газа, но об этом чуть позже. Тарифная стратегия России, как представляется, до последнего времени определялась инерционными тенденциями общегосударственности транспортных систем и перевозимых грузов, слегка скорректированных ведомственными устремлениями. Поэтому тарифы устанавливались лишь несколько выше предела рентабельности без какого-либо учёта инвестиционной составляющей и стали самыми низкими не только в Европе, не говоря уж об Америке, но и на постсоветском пространстве.

Россия настаивает на едином тарифе по нефтепроводам "Дружба" и "Адрия" 0,64 долл. за тонну на 100 км, а Украина взимает 0,73, что заставляет обратить внимание на общую очень пёструю картину тарифной политики в России, если, конечно, такая политика есть. На внутристрановых нефтепроводах тарифы почти в шесть раз ниже, чем на экспортных: Приволжск (Верхневолжск) нефтепровод - 3,27-3,49 руб. за тонну на 100 км, российская часть нефтепровода "Дружба" - 2,44 руб. При существующих ценах на нефть это неоправданно низко. Высказываемая мысль о том, что низкие тарифы на транспортировку нефти по России представляют собой фактор инвестиционной привлекательности, чрезмерно аргументирована, поскольку плата за перекачку, по оценкам Standart & Poor's, составляет из месторождений Сибири на экспорт 2-3 долл./барр., а на российские НПЗ - 0,5-1,5 долл./барр. (ОАО "АК Транснефть" - кредитный рейтинг. - Standart & Poor's. - 18.08.2003).

Стоимость перевозки по России одной тонны на 100 км Standart & Poor's оценивает: на экспорт 0,36 и на НПЗ 0,31 долл. Это ниже, чем на Украине по направлению в порт Одесса, в 1,4 раза; до западной границы - в 2,3; по Белоруссии - в 1,3-2,0; по Латвии - в 2,2; по Литве - в 3,1; и по Казахстану - в 4,7 раза. По различным расчётам, транспортировка одного барреля нефти от месторождений до конечного потребителя не превышает 1,7 долл., то есть примерно 7% от цены, в то время как в США и Канаде транспортные расходы составляют по нефти до 25%. Сближение внутренних и мировых цен, несомненно, должно сопровождаться и сближением тарифов транспортировки.

Это, вопреки популистским доводам, пренебрежимо мало скажется на конечной цене нефти и нефтепродуктов, но позволит убрать диспропорции между эффективностью трубопроводной и железнодорожной транспортировки нефти, принесет существенные дополнительные доходы в бюджет, а не будет элементом государственного протекционизма частным нефтяным компаниям. В межгосударственных отношениях изменения тарифов носили характер пассивного отклика, защитных действий в ответ на инициативы стран транзита, которые пытались использовать своё географическое положение, в общем, не только для извлечения "транзитной" ренты. Перечисление приме-

ров несколько уводит изложение от основной темы, но нужно вспомнить и о постоянном стремлении Турции не столько ввести платежи за право прохода через Босфор и Дарданеллы, что как бы исключается буквой конвенции Монтрё, как получить возможность влияния (контроля, управления) на региональные потоки нефти. Через Босфор и Дарданеллы идёт нефть России и бывших республик, через турецкую территорию идёт нефть Ирака (Киркук - Джейхан).

У многоуважаемой нашей компании "Транснефть" есть планы строительства обходного, мимо проливов, нефтепровода через турецкую территорию. Это как бы соответствует заявленным стремлениям Турции не превращать проливы в нефтяную реку и обеспечить экологическую безопасность прилегающих к проливам территорий и акваторий. Но это еще больше соответствует геоэкономическим стремлениям Турции получить контроль над потоками нефти, что категорически противоречит интересам не только России, но и тех покупателей её нефти, которые не стремятся платить более высокую цену за нефть вследствие ограничений на её рынках. Геоэкономическая рента при этом поступит не только непосредственному получателю транзитного тарифа - Турции, но также тем экспортерам нефти, которые будут транспортировать её мимо установленных барьеров. Но если кто-то получает ренту, значит, что кто-то платит, в нашем случае - Россия и покупатели её нефти. Установление тарифов не должно быть связано с финансовой или какой-либо другой политикой отраслевой транспортной монополии, говорим ли мы о "Транснефти" или "РЖД". Для экономики страны, для её народного хозяйства, для её политики отнюдь небезразлично, какие виды транспорта задействованы в перевозках, особенно в экспортных. Это остро проявилось в вопросе о поставках нефти на рынки АТР, в том числе в Китай. Споры о выборе маршрутов трубопровода: на Находку или на Дацин, - перешли границы внутренней экономической политики, и проблема стала обсуждаться на межгосударственном и дипломатическом уровнях. Между тем, используя пока конъюнктуру цен на нефть, но ещё не государственную тарифную политику, нефть в Китай начала поступать по железной дороге, несмотря на повышенную стоимость транспортировки и текущие неудобства перевалки груза на пограничных станциях Наушки и Забайкальск. Базовые тарифы на транспортировку по железной дороге и трубопроводу различаются не критерияльно: по трубопроводу, по всей видимости, перекачка тонны нефти в Дацин будет стоить 10 долл. по расчёту "ЮКОСа", 18 долл. по расчётам CERA (Cambridge Energy Research Associates) и 17 долл. по расчётам отечественных аналитиков (Захарова Т. Находка пишем, Дацин в уме -

www.neftegaz.ru/analit/reviews - 24.12.2003 г.), то есть примерно 500 руб. за тонну.

Базовый ж/д тариф перевозки тонны нефти и нефтепродуктов на 3000 км составляет около 500 руб. В 2000 г. транспортировка из Ангарска в Забайкальск стоила 14 долл. США, а с августа 2003 г. - 51-59 долл. за тонну (РЖД переводит стрелки на ЮКОС / Коммерсантъ, 22.01.2004 г.). Поэтому не удивляют расчёты института Гипротрубопровод, согласно которым трубопровод строить дешевле в три раза, чем перевозить нефть по БА-Му (<http://gov.buryatia.ru.8080/econ/> - 23.01.2003).

Можно отдельно обсуждать металлоёмкость транспортировки по трубопроводу и по железной дороге, скорость доставки партий и т.д., но в целом железная дорога, если она будет работать не только в ведомственных интересах, но и в интересах страны, оказывается вполне конкурентоспособной и, несомненно, для страны более предпочтительной. О тарифах на транспортировку нефти в смысле геоэкономики следует говорить не только в контексте выбора трубопроводного или железнодорожного варианта экспорта в Китай, но также и при обсуждении различных вариантов прокладки трубопровода. Аргумент за маршрут до Дацина, а не до Находки, основанный на разнице тарифов в 0,35 долл./т вряд ли следует считать сколько-нибудь значительным, поскольку Китай сторговывает цены на нефть существенно более низкие, чем можно получить при её реализации на других рынках. Следует принимать во внимание более важные аргументы: экономическую безопасность; возможность направлять партии груза наиболее выгодным образом, улавливая арбитражную разницу; избежать дополнительных нагрузок на природную среду новым строительством и др. Если нужно говорить о необходимости поддержания железнодорожных тарифов на уровне, обеспечивающем конкурентоспособность с трубопроводным транспортом, то трубопроводные тарифы следует повышать, хотя и существует дополнительная аргументация, что повышение тарифов "Транснефтью" может привести к их сближению с тарифами Каспийского трубопроводного консорциума (КТК), и тогда "Транснефть" может потерять часть потоков нефти из Казахстана, Азербайджана и Туркмении. Но эти потоки сейчас составляют не более 5% от общей загрузки трубопровода и могут быть вытеснены сами по себе при росте экспорта нефти российского происхождения. Кроме того, не исключено, что отказ России от борьбы за перекачку нефти Казахстана и Азербайджана при регулировании прокачки российской нефти по КТК приведёт КТК к самостоятельному решению о подъёме тарифов, что увеличит поступления в бюджет России. Появилось сообщение, что тариф по КТК может быть пересмотрен уже с июля 2004 г. и составит 27,19 долл./барр. Подъём тарифов "Транснефти" сколь-

ко-нибудь существенно не отразится на финансовом положении частных нефтяных компаний, уровень безубыточности которых составляет по самым пессимистическим оценкам 8-12 долл./барр. Пока мы не затрагиваем вопросы транспортировки нефти и нефтепродуктов из северных портов, минуя транзитные страны и проливы. На морских путях фрахтовые ставки определяются рынком тоннажа и рядом других факторов, слабо контролируемых отдельным государством. Например, даже решение Норвегии о расширении территориального моря и установлении прилегающей зоны в целом ненамного удорожает перевозку грузов из Мурманска или Варандеи в Европу. Заметим только, что цены на вновь строящиеся танкеры понижаются, а фрахтовые ставки растут. Иными словами, отсутствие институционально оформленной монополии и либерализация рынка не однозначно приводит к понижению цен.

Проявляется действие "невидимой руки" рынка, и совершенно правильно действует "Лукойл", создавая свой собственный танкерный флот. И, наконец, о Нидерландах. Это, правда, относится к транспортировке природного газа, а не нефти, но всё же весьма любопытно. Нидерланды в целом были против либерализации европейского рынка газа, но не могли воспрепятствовать решению ЕС по существу. Компания "Газуни" избрала путь формы - изменение тарифной политики, используя практику интернет-провайдеров. С января 2004 г. тарифы устанавливаются в зависимости не от дальности транспортировки, а за доступ к сетям: базовый тариф за перекачку максимальных контрактных объёмов в час в год, для чего год делится на 8760 часов. Кроме того, существует тариф для дополнительных объёмов на 2500 часов в год по троекратным ценам. В результате покупатели газа по-прежнему стремятся заключить с "Газуни" долгосрочные контракты, но уже по своей воле, а не потому, что им кто-то это навязывает. Методика "Газуни" не может быть прямо использована Россией из-за существенной разницы в расстояниях транспортировки до различных покупателей, но её можно модифицировать, во всяком случае, она показывает возможности работы и в режиме полной либерализации рынка.

Транспорт газа

[file:///C:/Users/User/Downloads/MDA_3Q2016_\(Rus\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/MDA_3Q2016_(Rus).pdf)

Тарифы на транспортировку Природный газ Мы транспортируем природный газ по своим собственным газопроводам до Единой системы газоснабжения (ЕСГ), принадлежащей и монопольно управляемой ПАО «Газпром», контролируемым Правительством Российской Федерации. Тарифы на услуги по транспортировке газа по газотранспортной системе «Газпрома» (ГТС), входящей в состав ЕСГ, для независимых производителей устанавливаются Регулятором (см. раздел «Термины, аббревиатуры и сокращения» ниже).

Согласно существующей методике расчета транспортных тарифов для природного газа, добываемого на территории Российской Федерации и доставляемого потребителям, расположенным в пределах таможенной территории Российской Федерации и государств-участников соглашений о Таможенном союзе (Беларусь, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан), размер тарифа складывается из двух частей: ставки за пользование магистральным газопроводом и ставки по перемещению одной тыс. куб. метров на 100 км.

Ставка за пользование магистральным газопроводом устанавливается в зависимости от зон входа и выхода в/из магистрального газопровода и включает постоянную часть ставки за пользование при осуществлении транспортировки газа по системе магистральных газопроводов, принадлежащих «Газпрому». Эта постоянная составляющая вычитается из ставки за пользование в случаях, когда транспортировка газа конечным потребителям осуществляется через газораспределительные станции, не принадлежащие «Газпрому». С 1 июля 2015 г. средний размер тарифов на транспортировку природного газа по магистральным газопроводам был увеличен на 2,0% и не изменялся до конца третьего квартала 2016 года.

Ставка по перемещению составляет 13,04 рублей (без НДС) за тыс. куб. метров на 100 км, а ставка за пользование магистральным газопроводом находится в диапазоне от 62,57 до 2'014,16 рублей (без НДС) за тыс. куб. метров.

Морской транспорт

<http://www.sostav.ru/news/2004/01/23/712/>

23.01.2004

Танкеры подорожали. Стоимость транспортировки нефти выросла в несколько раз

Александр
Андрей
Ведомости

Тутушкин
Лемешко

Рост спроса на нефть обернулся для нефтяников не только взлетом нефтяных котировок, но и увеличением в несколько раз стоимости транспортировки сырья. В России к этим факторам добавляются свои специфические проблемы, связанные с ограниченными возможностями ее основных нефтяных портов - Новороссийска и Приморска.

Как сообщает Reuters, тарифы на перевозку нефти супертанкерами по самым оживленным маршрутам мира за прошлую неделю поднялись до 30-летнего максимума. В частности, транспортировка сырья супертанкером через Атлантику сейчас превышает \$140 000 в сутки по сравнению с \$20 000 в октябре 2002 г. Самый типичный маршрут - из Западной Африки или Северного моря в США - в 2003 г. подорожал в четыре раза, а по сравнению с трудным для отрасли 2002 г. , когда был спад мировой экономики в связи с терактами против США, тарифы выросли в пять раз. Если говорить о восточном направлении, то доставить баррель нефти из Персидского залива в Сингапур стоит сейчас \$1,4, что более чем на 300% выше цен прошлого лета.

Опрошенные Reuters аналитики рост ставок фрахта объясняют тем, что бурный рост экономики в Китае совпал с экономическим подъемом на Западе. Импорт сырой нефти в Китай в 2003 г. вырос на 30% , а нефтепродуктов - на 40%. Соответственно американские НПЗ в борьбе с Китаем за танкеры вынуждены мириться с ростом ставок. Дорожанию перевозок в немалой степени способствовало и то, что после ряда катастроф ужесточились требования к безопасности танкеров, в результате чего сократилось число пригодных к эксплуатации судов.

Гендиректор судоходной компании "Сомкомфлот" Дмитрий Скарга называет и другие причины роста ставок на фрахт танкеров. Это, в частности, рост потребления нефти в Северной Америке, где стоят необычно низкие

температуры. По его словам, наиболее ажиотажным направлением является трансатлантическое, где ставки с конца 2002 г. выросли почти в три раза. На восточном направлении (Япония, Китай) рост не столь велик - примерно на 50%. Скарга прогнозирует, что такая ситуация может продержаться еще полгода-год, после чего возможно понижение цен, так как в ближайшее время можно ожидать ввода большого количества новых танкеров.

С ним согласен и менеджер "Новошипа", который тоже говорит о вводе новых мощностей, при том что ОПЕК не спешит увеличивать добычу нефти. Это, по его мнению, может привести к переизбытку тоннажа. Кроме того, замечает собеседник, в зимний период ставки всегда растут и ближе к лету можно ожидать сезонного снижения цен. "Конечно, мы довольны нынешним положением, однако вряд ли такая ситуация продержится долго", - говорит собеседник "Ведомостей". Однако, по его словам, не меньше моряки заинтересованы в том, чтобы рынок был стабильным, без резких колебаний.

Как и все российское, рост транспортных расходов в нашей стране имеет свою специфику. В ноябре прошлого года Турция ужесточила режим прохода танкеров через Босфор и Дарданеллы, в результате чего у проливов стали образовываться пробки из судов. "Если год назад простои танкеров не превышали недели, то сейчас они достигают 20 дней, - говорит представитель крупной нефтяной компании, - а фрахт одного танкера дедеветом 60 000 - 80 000 стоит \$30 000 - 40 000 в день". По словам нефтяника, дополнительные транспортные расходы при этом могут достигать \$1,2 на баррель нефти, в среднем же за первую половину декабря они составили в компании \$0,7 на баррель. К простоям в Новороссийске ведут и обычные для зимнего времени штормы. По этой причине порт был закрыт 14 января. 17-го отгрузка возобновилась, но уже 18-го снова заштормило, и по состоянию на вчерашний день порт был закрыт и 10 танкеров ожидали погрузки.

Большие проблемы зимой и в Приморске. Порт расположен не в самом удачном месте. По словам представителя другой крупной нефтяной компании, это единственный на Балтике порт, где зимой могут использоваться танкеры только ледового класса. А таких судов немного - всего 12. Это, по словам нефтяника, и привело к росту ставок фрахта. Если в начале декабря доставка 1 т нефти из Приморска в Амстердам стоила \$7,92 - 7,96, то в середине - \$12,32, а в конце месяца - уже \$19,8. Правда, в январе, говорит собеседник "Ведомостей", наметилось небольшое снижение ставок.

Аналитик "Атона" Тимербулат Каримов говорит, что при нынешних высоких ценах на нефть повышение транспортных издержек вряд ли серьезно отразится на экономике компаний. "Это нежелательный для нефтяников, но неизбежный фактор, который никак не повлияет на их стремление к максимальным объемам экспорта", - говорит эксперт.

Источник: [Ведомости](#)