

# ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ ПРИНЦИПА «КАЧАЙ ИЛИ ПЛАТИ» В СФЕРЕ ТРУБОПРОВОДНОГО ТРАНСПОРТА

*В.И. Салыгин, И.А. Гулиев, А.О. Хубаева*

---

Московский государственный институт международных отношений (университет)  
МИД России. Россия, 119454, Москва, пр. Вернадского, 76.

---

*В данной работе приведён анализ практики применения принципа «качай или плати» в США, Канаде и странах Европы. Рассмотрена практика заключения договоров на транспортировку нефти и нефтепродуктов, порядок, сроки, а также условия, оговариваемые в договоре. Принцип «качай или плати» является широко распространённой практикой в таких развитых странах мира, как США, Канада и Великобритания. Специфика США заключается в том, что нефтепроводы строятся не под одного грузоотправителя, а скорее для рынка в целом, чем и обусловлена традиция «открытого сезона». В Канаде условие «качай или плати» используется для покрытия капитальных издержек перевозчика. Основными причинами применения принципа «качай или плати» является потребность в минимизации рисков перевозчика, строящего или расширяющего собственную трубопроводную сеть, посредством гарантирования финансовых поступлений со стороны грузоотправителей после введения трубопровода в эксплуатацию.*

*Договоры на условии «качай или плати» предусматривают обязательство перевозчика предоставить согласованный минимальный объём нефти грузоотправителю в течение определённого срока. В свою очередь, грузоотправитель обязан принять указанный минимальный объём нефти и произвести оплату, независимо от факта принятия нефти. Условие «качай или плати» является своего рода механизмом распределения рисков, позволяющим переложить риски неисполнения договора на грузоотправителя. Кроме того, условие «качай или плати» может выступать в роли косвенной гарантии в контексте проектного финансирования, поскольку постоянный приток доходов, как правило, является необходимым условием технико-экономического обоснования проекта, и соответственно, финансирования. В статье рассмотрены основные преимущества применения данного условия и возможности для применения подобной практики в России.*

---

**Ключевые слова:** транспортировка, нефть, нефтепродукты, нефтепровод, нефтепродуктопровод.

**В** США действует уведомительно-разрешительный порядок утверждения условий доступа к трубопроводному транспорту нефти регулирующим органом. FERC, Федеральная комиссия США по регулированию в области энергетики (Federal Energy Regulatory Commission), разрешает заключать частнопроводные договоры в период «открытого сезона» со всеми заинтересованными лицами, где уже будут закреплены такие особые условия обслуживания, как резервирование пропускной способности по повышенному тарифу, льготный тариф на условия «качай или плати» и другие взаимные обязательства между перевозчиком и грузоотправителем. Как минимум, 10% пропускной способности должны быть отведены случайным грузоотправителям, чтобы доступ к тому или иному нефтепроводу был всегда открытым для третьих лиц. Резервирование мощности для обязавшихся грузоотправителей возможно при соблюдении трёх условий: строительстве новых мощностей, доступности трубопровода для случайных грузоотправителей, возможности для всех заинтересованных лиц вступить в соглашение в период «открытого сезона». Вопрос о том, возможно ли использование «открытого сезона» в отношении уже существующих мощностей остаётся открытым.

#### **Практика применения принципа «качай или плати» в США**

Договорная практика между грузоотправителями и перевозчиками в США отличается тем, что последние обладают специальным статусом «общественного перевозчика» и обязаны совмещать свою частную природу предпринимателя, нацеленного прежде всего на получение прибыли, с публично-правовыми обязанностями:

- предоставлять и оказывать услуги транспортировки по разумному запросу третьих лиц;
- не предоставлять необоснованные и неразумные преимущества отдельным лицам<sup>1</sup>;
- не ставить необоснованным и неразумным образом отдельных лиц в невыгодное положение в любом отношении, каким бы оно ни было [9].

На стадии «открытого сезона» могут быть заключены два вида договоров: договор об оказании услуг по транспортировке (Transportation Services Agreement, здесь и далее – TSA), либо договор о минимальной отгрузке (Throughput and Deficiency Agreement, здесь и далее – TDA). По своей природе оба договора имеют своей целью установление минимального объёма отгружаемой нефти, чтобы обеспечить необходимые в целях проектного финансирования финансовые поступления от грузоотправителей. По содержанию и правовой природе оба договора не отличаются друг от друга, поэтому можно дать общее для них определение. Как правило, это частнопроводной договор, заключаемый в пери-

од «открытого сезона» между перевозчиком и грузоотправителем, по которому:

- грузоотправитель обязуется предоставить к отправке (tender to shipment) минимальный объём партии нефти, установленный в договоре, а также уплатить разницу между фактически отгруженным и минимальным объёмом нефти в случае недоотгрузки минимального объёма (deficiency payment);

- перевозчик же обязан принять нефть к отгрузке и оказать услуги по её транспортировке [9].

Центральным для любого договора транспортировки нефти в США является формулировка «качай или плати», которая будет выглядеть следующим образом:

– «В течение каждого месяца Грузоотправитель обязуется оформлять заявку и доставлять до точки отправления для отгрузки NN количество баррелей нефти, которое равняется обязательному к отгрузке объёму нефти в месяц через систему трубопроводов Перевозчика. Исполнение обязательства по отгрузке обязательного объёма нефти в текущий месяц даёт право Грузоотправителю, но не является уже его обязанностью отгружать дополнительные объёмы нефти через систему трубопроводов Перевозчика в текущем месяце. Если в конце текущего месяца образуется недоотгруженный объём нефти, то Грузоотправитель обязан в течение 30 дней со дня получения от Перевозчика счёта на оплату недоотгруженного объёма нефти за текущий месяц уплатить указанную в счёте сумму [7];

– «В течение срока действия настоящего Договора Грузоотправитель обязуется предоставлять для транспортировки или в противном случае уплатить за транспортировку минимального объёма нефти. Грузоотправитель прямо выраженным образом признает и подтверждает, что Перевозчик учитывает его минимальный объём нефти, подлежащий отгрузке, наряду с обязательствами других Грузоотправителей, заключивших с Перевозчиком Договоры оказания услуг транспортировки, для утверждения экономической обоснованности Фазы №3 расширения текущей пропускной способности трубопровода [Phase 3 Capacity]. Грузоотправитель выражает свое согласие с тем, что Перевозчик вправе свободно распоряжаться той частью пропускной способности трубопровода, которая оказалась неиспользованной в результате недоотгрузки минимального объёма нефти Грузоотправителем, без ущерба для исполнения платежных обязательств Грузоотправителем. Грузоотправитель выражает свое согласие с тем, что дополнительные объёмы нефти, заявленные для отгрузки, будут приняты к отгрузке на равных основаниях с партиями нефти необязавшихся грузоотправителей» [6];

- «Грузоотправитель гарантирует, что он осуществит отгрузку в соответствии с положе-

<sup>1</sup> физическое лицо, компанию, фирму, корпорацию, муниципалитет, порт, портовый округ, терминал, перевалочный пункт, регион, округ, территорию или определённые группы пассажиров или грузов.

ниями настоящего Соглашения или уплатит за отгрузку определённого объёма нефти, номинированного в баррелях/день (Минимальный объём нефти, подлежащий отгрузке), в пункте отправления по действующему тарифу. Грузоотправитель не вправе сократить Минимальный объём нефти, подлежащий отгрузке. В случае если общий объём партий нефти обязавшихся Грузоотправителей превышает 90% пропускной способности трубопровода, то Перевозчик распределит пропускную способность под объёмы обязавшихся Грузоотправителей пропорционально при соблюдении следующих условий: один Грузоотправитель вправе отгрузить не менее 5 и не более 50 тысяч баррелей в день; Грузоотправитель не вправе увеличить свою долю пропускной способности через аффилированное лицо или иным способом в ущерб другим Грузоотправителям» [6].

В связи с рассмотрением трёх образцов договоров необходимо также отметить два существенных момента:

- в отличие от Канады, где плата за неотгруженный объём нефти устанавливается отдельно и является фиксированной и не включает в себя переменные издержки, в американской практике данный платеж составляет 100% от тарифной ставки за единицу неотгруженного объёма нефти, хотя в тарифную ставку входят и постоянные, и переменные издержки;

- с целью ежегодной индексации тарифных ставок перевозчик обязательно включает в договоры с грузоотправителем положение об индексации договорной ставки в соответствии с методологией FERC (см. п. 4.2 договора Kinder Morgan, п. 3.2.1. договора Magellan Pipeline и Schedule B (п. B.1) договора Shell Pipeline). Причём этот, если индекс FERC приведёт к уменьшению тарифной ставки, то индексация проводиться не будет.

#### **Практика применения принципа «качай или плати» в Канаде**

В 1940 – 1950 гг. в провинции Альберта (Канада) были обнаружены значительные запасы нефти, что вызвало необходимость строительства крупных трубопроводов для транспортировки нефти и газа за пределы территории провинции. Строительству трубопроводов способствовала нефтяная забастовка Ледюк 1946 г., а также высокая цена на перевозку нефти в железнодорожных цистернах. Первым реализованным проектом строительства межпровинциального трубопровода стал Enbridge (Interprovincial PipeLine), который был запущен в 1950 г. Вторым из наиболее значимых трубопроводов стал The Trans Mountain Pipeline System, принадлежащий Kinder Morgan. Проект был реализован в 1953 г. [2].

В 1959 г. был создан специализированный орган – Национальный совет по энергетике (National Energy Board) (здесь и далее – Совет), осуществляющий регулирование экспорта, импорта и транспортировки нефти и газа. Кроме

того, Совет был наделён функциями антимонопольного органа. Функции и полномочия Совета закреплены в Законе о Национальном совете по энергетике. Именно Совет способствовал внедрению практики заключения твёрдых договоров (договоров с фиксированными условиями) [11].

Советом были сформулированы критерии заключения твёрдых договоров общественным перевозчиком:

- во-первых, договор должен быть заключён на открытом тендере. Открытый тендер представляет собой так называемый «открытый сезон». Согласно регулированию Совета, сообщение о начале открытого сезона должно быть размещено в открытых интернет ресурсах;

- во-вторых, указанное сообщение должно содержать следующую информацию:

- a. пропускная способность трубопровода;
- b. ставка за услуги по транспортировке в зависимости от протяженности маршрутов;

- c. условия оказания услуг;

- d. требования, предъявляемые к грузоотправителю;

- e. очерёдность транспортировки в случае превышения пропускной способности трубопровода.

Таким образом, можно сделать вывод, что открытый сезон представляет собой одну из форм публичной оферты, что гарантирует право практически каждого грузоотправителя, отвечающего критериям, указанным в уведомлении, на заключение договора транспортировки нефти [4].

На сегодняшний день твёрдые договоры являются одним из основных способов оформления отношений между компанией-перевозчиком и клиентом. Одним из видов твёрдого договора является договор об оказании услуг по транспортировке (Transportation Services Agreement, TSA). Согласно данному виду договора грузоотправитель обязуется предоставить к отправке минимальный объём партии нефти, установленный в договоре, а также уплатить разницу между фактически отгруженным и минимальным объёмом нефти в случае неотгрузки минимального, а перевозчик обязан принять нефть к отгрузке и оказать услуги по транспортировке нефти.

Существенным условием любого договора транспортировки нефти является принцип «качай или плати». Особое внимание при заключении договоров с условием «качай или плати» следует уделить размеру тарифной ставки. Указанный размер зависит от длительности срока договора и минимального размера объёма нефти, предъявляемого к отгрузке в определённый период времени. Как правило, чем дольше срок действия договора и чем больше минимальный объём отгружаемой нефти, тем ниже тарифная ставка.

Согласно правоприменительной практике (дело № ОН-1-2003 от Trans-Northern Pipelines Inc.) допускается заключение ещё одного вида договора – соглашения о технической поддержке (Facilities Support Agreement) (здесь и далее – FSA), в соответствии с которым грузоотправитель

обязуется оплачивать расходы на обслуживание нефтепровода взамен на приоритетный доступ к нему. Согласно делу № ОН-1-2003 компаниям Petro Canada и TNPI было разрешено заключить данный вид договора, который помимо условия о приоритетном доступе включал еще и условие «качай или плати» на 10 лет с правом продления договора на изменённых условиях.

Следующим видом договора, заключение которого было разрешено при рассмотрении вышеуказанного дела, является соглашение о предоставлении приоритетного доступа (Priority Access Agreement), которое также включает условие «качай или плати». Суть соглашения состоит в том, что перевозчик обязуется обеспечить нераспределённый приоритетный доступ к нефтепроводу на срок от 20 лет.

В заключение необходимо отметить, что в Канаде все договоры транспортировки нефти основываются на принципе «качай или плати», так как в этом принципе заложен весь смысл заключения твёрдых договоров – гарантия доходности проекта. Но, к сожалению, в связи с тем, что типового договора в открытом доступе нет, ознакомившись с требованиями Совета и правоприменительной практикой Канады можно предположить, что твёрдый договор транспортировки нефти в Канаде идентичен твёрдому договору транспортировки нефти в США.

#### **Практика применения принципа «качай или плати» в Европе**

Характерная особенность всей системы нефтепроводного транспорта ЕС заключается в очень слабой развитости трубопроводной инфраструктуры, связывающей западную и восточную часть ЕС. Единственная нитка, которая соединяет запад и восток Европы – Трансальпийский трубопровод, проходящий по территории Германии, Австрии и Италии [1]. В отличие от газопроводного транспорта, доступ к нефтепроводному транспорту на уровне ЕС не регулируется специальным образом. На трубопроводный транспорт нефти на уровне ЕС распространяются только нормы общего антимонопольного законодательства. Тем не менее, нефть является частью внутреннего энергетического рынка и подпадает под действие положений Договора об энергетическом сообществе ЕС, подписанного в 2005 г. ЕС и рядом государств Юго-Восточной Европы.

По территории государств-членов ЕС проходят следующие трансграничные трубопроводы: Трансальпийский трубопровод (Италия, Австрия, Германия), Южноевропейский трубопровод SPSE – Société du Pipeline Sud-Européen (Франция, Германия, Швейцария), нефтепровод Norpipe (Северное море).

Существенным для регулирования доступа к нефтепроводам в Европе является то, что компании-грузоотправители одновременно являются и владельцами компаний-перевозчиков и, как следствие, используют трубопроводную

инфраструктуру, в первую очередь, в собственных целях, а не рассматривают транспорт нефти как отдельный источник извлечения прибыли, в связи с чем вопрос о возможном доступе к трубопроводу представляется некорректным. В докладе Секретариата Энергетической Хартии отмечается, что владельцы компании покрывают издержки по счетам, исходящим от проектной компании в случае переотгрузки или неполного использования выделенной каждому из них доли пропускной способности, а также обязаны нести издержки, связанные с инвестициями в инфраструктуру проекта и его содержанием [3].

#### **Практика применения принципа «качай или плати» в Великобритании**

Что касается условия «качай или плати» (send or pay clause) в Великобритании, то оно сформулировано следующим образом: грузоотправитель резервирует максимально необходимый ему объём транспортной мощности (Firm Maximum Quantity) на очередной отчётный период, 85% которого будет подпадать под условие «качай или плати» (Tariff Minimum Quantity) [10]. В случае, если по итогам отчетного периода образуется недоотгрузка в рамках данных 85%, то это составит недоотгруженный объём нефти (Tariff Shortfall Quantity), который при умножении на тарифную ставку составит платеж за недоотгруженный объём нефти (Tariff Shortfall Payment) [8].

#### **Практика применения принципа «качай или плати» в Индии**

В инфраструктуре Индии трубопроводы играют существенную роль для непрерывного обеспечения доступности нефти и нефтепродуктов на территории всего государства в целях экономического роста. Начиная с 2002 г., в Индии предпринимались попытки заключения договоров на условии «качай или плати» для транспортировки нефти. Отсутствие распространённой практики заключения договоров на условии «качай или плати» отчасти обусловлено тем, что крупнейшие нефтяные компании Индии, такие как IOCL, OIL, ONGC и др., являются вертикально-интегрированными компаниями. Иначе говоря, они могут заниматься всем спектром услуг в данной сфере, начиная с разведки и добычи нефти, и заканчивая её транспортировкой, переработкой и маркетингом продукции крекинга. Вертикально-интегрированные компании располагают соответствующими средствами для реализации масштабных проектов. Таким образом, компании, как правило, прокладывают свои собственные трубопроводы от месторождений к принадлежащим им же нефтеперерабатывающим заводам [11].

#### **Применимость зарубежного опыта заключения договоров на условии «качай или плати» в России**

На основании вышеизложенного приходим к выводу, что практика использования догово-

---

## ■ Энергетическая политика и дипломатия: к 15-летию МИЭП

---

ров транспортировки нефти на условии «качай или плати» является широко распространённой в таких развитых странах мира, как США, Канада и Великобритания. Основными причинами применения условия «качай или плати» является потребность в минимизации рисков перевозчика, строящего или расширяющего собственную трубопроводную сеть, посредством гарантирования финансовых поступлений со стороны грузоотправителей после введения трубопровода в эксплуатацию.

Договоры на условии «качай или плати» предусматривают обязательство перевозчика предоставить согласованный минимальный объём нефти грузоотправителю в течение определённого срока. В свою очередь, грузоотправитель обязан принять указанный минимальный объём нефти и произвести оплату, независимо от факта принятия нефти. Как упоминалось выше, строительство нефтепроводов в США практически всегда начинается с проведения так называемого «открытого сезона», то есть формального объявления компанией-перевозчиком о намерении построить нефтепровод из точки А в точку Б. Это необходимо для измерения потенциального спроса рынка на услуги по транспортировке нефти в данном направлении, насколько будущий нефтепровод будет востребован. И лишь за этим наступает время для заключения долгосрочных договоров на условии «качай или плати» для целей проектного финансирования и гарантирования достаточных финансовых поступлений от контрагентов, независимо от фактического объёма отгруженной нефти. Кроме того, если трубопровод является междуштатным, то компания-владелец трубопровода обеспечивает посредством проведения подобного рода аукциона недискриминационный доступ к собственной инфраструктуре [5].

Специфика США заключается в том, что нефтепроводы строятся не под одного грузоотправителя, а скорее для рынка в целом, чем и обусловлена традиция «открытого сезона». Для России данная практика может оказаться полезной при наличии нескольких грузоотправителей, заинтересованных в транспортировке нефти по маршруту предполагаемого трубопровода [1]. В Канаде условие «качай или плати» используется для покрытия капитальных издержек перевозчика, включаемых в постоянную составляющую тарифной ставки (fixed toll), в то время как переменная составляющая тарифа (variable toll) предназначена для покрытия издержек, связанных с эксплуатацией и техническим обслуживанием трубопровода. Грузоотправитель обязан, независимо от факта отгрузки нефти, уплатить постоянную составляющую тарифной ставки, посредством чего и снижается риск невозврата финансовых средств для перевозчика, инвестировавшего на свой страх и риск в строительство нового трубопровода.

Кроме того, согласно правоприменительной практике Канады допускается заключение соглашения о технической поддержке (the Facilities Support Agreement), в соответствии с которым в тариф на транспортировку нефти включаются расходы на обслуживание трубопровода. Соглашения о технической поддержке, как правило, являются долгосрочными и заключаются на условии «качай или плати». Практика взаимодействия потенциальных грузоотправителей с владельцами нефтепроводов на континентальном шельфе Великобритании в Северном море описывается в Кодексе практик по доступу к нефтегазовой инфраструктуре на континентальном шельфе Великобритании 2004 г.

Включение условия «качай или плати» в долгосрочные договоры в сфере энергетики в настоящее время является довольно распространённой практикой. Отмечая преимущества внедрения механизма с использованием принципа «качай или плати», стоит особенно выделить вопрос финансирования проектов строительства или расширения трубопроводов [5]. Финансирование инвестиционных проектов в данной сфере за счёт повышения тарифа приводит к ограничению инвестиционной эффективности компании. В нефтяной отрасли, таким образом, повышение тарифа для окупаемости инвестиций может стать, наоборот, инфраструктурным ограничением [4].

Цель применения условия «качай или плати» заключается в обеспечении получения перевозчиком гарантированного притока доходов по договору, независимо от фактического количества энергии, принимаемого грузоотправителем. Как правило, условие «качай или плати» используют в случаях, когда перевозчик принял на себя существенные долговые и капитальные обязательства для запуска проекта. Условие «качай или плати» является своего рода механизмом распределения рисков. Отличительная характеристика проектов в сфере энергетики заключается в том, что они часто требуют существенных стартовых капиталовложений со стороны перевозчика для проектирования и строительства объектов.

Для решения этой проблемы перевозчик и грузоотправители заключают долгосрочные договоры, которые призваны гарантировать приток доходов перевозчику на заранее определённых условиях. Посредством условия «качай или плати» риск поставок переходит к грузоотправителю. Исходя из этого, цель применения указанного условия заключается в обеспечении получения перевозчиком, по крайней мере, минимального притока доходов, определённого в договоре. Кроме того, принцип «качай или плати» может выступать в роли косвенной гарантии в контексте проектного финансирования, поскольку постоянный приток доходов, как правило, является необходимым условием технико-экономического обоснования проекта, и соответственно, финансирования.

### Список литературы

1. Салыгин В.И., Кавешников Н.Ю. «Газпром» на рынке Евросоюза: необходим баланс принципов конкуренции и энергетической безопасности // Вестник МГИМО-Университета. - 2014. - № 4. - С. 45-53.
2. Салыгин В.И., Гулиев И.А., Хубаева А.О. Анализ текущего состояния и перспектив развития нефтепроводной системы Канады // Science in the modern information society V Vol. 3. North Charleston, SC, USA. 2015. - P. 213-219
3. Салыгин В.И., Кравченко С.А. Усложняющиеся опасности и риски современного магистрального нефтепроводного транспорта // Социологическая наука и социальная практика. - 2014. - № 4 (8). - С. 50-66.
4. Ситников С.Л. Гражданско-правовое регулирование транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов: актуальные проблемы. М.: Юстицинформ, 2012. 184 с.
5. Шевченко Л.И. Развитие законодательства, регулирующего отношения по транспортировке нефти в системе магистральных нефтепроводов, и его влияние на теоретические представления об их правовой сущности // Юридический мир. 2013. № 5. С. 14 - 19.
6. An Act To amend an Act entitled "An Act to regulate commerce". Public Acts of the Fifty-Ninth Congress of the United States. Washington: Government Printing Office. 1907. Vol. 34. P. 584. URL: <http://legisworks.org/congress/59/session-1/publaw-337.pdf>
7. Code of Practice on Access to Upstream Oil and Gas Infrastructure on the UK. URL: <http://www.oilandgasuk.co.uk/cmsfiles/modules/publications/pdfs/OP080.pdf>
8. Key Considerations in Energy Take-or-Pay Contracts. Daniel R. Rogers, Merrick White. April 2013. King & Spalding. URL: <http://www.kslaw.com/library/newsletters/EnergyNewsletter/2013/April/index.html>
9. Oil and Gas Regulation. United Kingdom. 6.6. The International Comparative Studies. URL: <http://www.iclg.co.uk/practice-areas/oil-and-gas-regulation/oil-and-gas-regulation-2015/united-kingdom>
10. Hocking J. The Role of the National Energy Board in Regulating Access to Pipelines. Jennifer Hocking. 2014. URL: [http://theses.ucalgary.ca/bitstream/11023/1616/2/ucalgary\\_2014\\_hocking\\_jennifer.pdf](http://theses.ucalgary.ca/bitstream/11023/1616/2/ucalgary_2014_hocking_jennifer.pdf)
11. Transportation of Petroleum Products in India. Case study. URL: <http://www.ppiaf.org/freighttoolkit/sites/default/files/casestudies/Petroleum-products-to-India.pdf>

#### Об авторах

**Салыгин Валерий Иванович** – доктор технических наук, профессор, член-корреспондент РАН, директор Международного института энергетической политики и дипломатии МГИМО(У) МИД России. E-mail: [miep@mgimo.ru](mailto:miep@mgimo.ru).

**Гулиев Игбал Адиль оглы** – к.э.н., ведущий научный сотрудник МИЭП МГИМО (У) МИД России. E-mail: [guliyev@miep-mgimo.ru](mailto:guliyev@miep-mgimo.ru) / [guliyevia@mail.ru](mailto:guliyevia@mail.ru).

**Хубаева Алиса Олеговна** – ведущий аналитик Центра стратегических исследований и геополитики в области энергетики МИЭП МГИМО (У) МИД России. E-mail: [khubaeva@miep-mgimo.ru](mailto:khubaeva@miep-mgimo.ru).

## FOREIGN EXPERIENCE OF APPLYING THE PRINCIPLE OF "PUMP OR PAY" IN THE FIELD OF PIPELINE TRANSPORTATION

*V.I. Salygin, I.A. Guliyev, A.O. Khubaeva*

Moscow State Institute of International Relations (University), 76 Prospect Vernadskogo, Moscow, 119454, Russia.

**Abstract:** *This article reveals the practice of "ship or pay" principle in the US, Canada and Europe. The authors analyze the practice of concluding contracts for oil and petroleum products transportation, procedures, terms and conditions stipulated in the contract. The "take or pay" principle is a common practice in developed countries like the US, Canada and the UK. The specific feature of the United States is that the pipelines are not built only for one shipper, but rather for all market, which is caused the "open season" tradition. In Canada, "take or pay" principle applies to cover the capital costs of the carrier. The main reasons for usage of terms "take or pay" are to minimize risks of the carrier, building or expanding his own pipeline network, by guaranteeing shipper's financial benefits after the putting pipeline into operation. "Take or pay" contracts cover the carrier's obligation to provide agreed minimum amount of petroleum to the consignor within a certain period. In turn, the shipper is obliged to accept the minimum amount of petroleum and pay, regardless of the fact of acceptance of oil. "Take or pay" principle is a kind of risk-sharing mechanism, which allows to shift the risks of non-fulfillment of the contract to the shipper. Besides, the "take or pay" principle can be indirect guarantee in the context of project financing,*

---

■ Энергетическая политика и дипломатия: к 15-летию МИЭП

---

*and therefore, financing. The article emphasizes the main advantages of the application of this principle and opportunities for its use in Russia.*

**Key words:** transportation, oil, petroleum products, oil pipeline, petroleum products pipeline.

#### References

1. Salygin V.I., Kaveshnikov N.Ju. «Gazprom» na rynke Evrosojuza: neobhodim balans principov konkurencii i jenergeticheskoj bezopasnosti [“Gazprom” says The European Union market needs balans of competition and energy security] // Vestnik MGIMO-Universiteta. 2014. № 4. S. 45-53.
2. Salygin V.I., Guliev I.A., Hubaeva A.O. Analiz tekushhego sostojanija i perspektiv razvitija nefteprovodnoj sistemy Kanady [ Analysis of current state and development perspectives of the Canadian petroleum pipeline system]// Science in the modern information society V Vol. 3. North Charleston, SC, USA. 2015. P. 213-219
3. Salygin V.I., Kravchenko S.A. Uslozhnjajushhiesja opasnosti i riski sovremennogo magistral'nogo nefteprovodnogo transporta [The complication of danger and risks of the contemporary pipeline transport] // Sociologicheskaja nauka i social'naja praktika. 2014. № 4 (8). S. 50-66.
4. Sitnikov S.L. Grazhdansko-pravovoe regulirovanie transportirovki nefti posredstvom sistemy nefteprovodov: aktual'nye problem [ Civil regulations of oil transportation via petroleum pipeline system: important problems]. M.: Justicinform, 2012. 184 s.
5. Shevchenko L.I. Razvitie zakonodatel'stva, regulirujushhego otnoshenija po transportirovke nefti v sisteme magistral'nyh nefteprovodov, i ego vlijanie na teoreticheskie predstavlenija ob ih pravovoj sushhnosti [The development of legal system, that regulates oil transportation in the petroleum pipeline system, and their influence on the theoretical images of the legislative aspects ] // Juridicheskij mir. 2013. № 5. S. 14 - 19.
6. An Act To amend an Act entitled “An Act to regulate commerce”. Public Acts of the Fifty-Ninth Congress of the United States. Washington: Government Printing Office. 1907. Vol. 34. P. 584. URL: <http://legisworks.org/congress/59/session-1/publaw-337.pdf>
7. Code of Practice on Access to Upstream Oil and Gas Infrastructure on the UK. URL: <http://www.oilandgasuk.co.uk/cmsfiles/modules/publications/pdfs/OP080.pdf>
8. Key Considerations in Energy Take-or-Pay Contracts. Daniel R. Rogers, Merrick White. April 2013. King & Spalding. URL: <http://www.kslaw.com/library/newsletters/EnergyNewsletter/2013/April/index.html>
9. Oil and Gas Regulation. United Kingdom. 6.6. The International Comparative Studies. URL: <http://www.iclg.co.uk/practice-areas/oil-and-gas-regulation/oil-and-gas-regulation-2015/united-kingdom>
10. Hocking J. The Role of the National Energy Board in Regulating Access to Pipelines. Jennifer Hocking. 2014. URL: [http://theses.ucalgary.ca/bitstream/11023/1616/2/ucalgary\\_2014\\_hocking\\_jennifer.pdf](http://theses.ucalgary.ca/bitstream/11023/1616/2/ucalgary_2014_hocking_jennifer.pdf)
11. Transportation of Petroleum Products in India. Case study. URL: <http://www.ppiaf.org/freighttoolkit/sites/default/files/casestudies/Petroleum-products-to-India.pdf>

#### About the authors

**Valeriy I. Salygin** – Doctor of Engineering Sciences, Professor, Corresponding Member of the Russian Academy of Sciences, Director of International Institute of Energy Policy and Diplomacy, MGIMO University.

E-mail: [miep@mgimo.ru](mailto:miep@mgimo.ru)

**Igbal Guliyev** – PhD, Economics. Chief Researcher at International Institute of Energy Policy and Diplomacy of MGIMO–University. E-mail: [guliyevia@mail.ru](mailto:guliyevia@mail.ru).

**Alisa Khubaeva** – Analyst at International Institute of Energy Policy and Diplomacy of MGIMO–University. E-mail: [khubaeva@miep-mgimo.ru](mailto:khubaeva@miep-mgimo.ru).