

АКЦИЗЫ ВЗВИНТИЛИ, ОТ РОСТА ЦЕН ЗАСТРАХОВАЛИСЬ... ПОХОРОНЫ НЕФТЯНОЙ ОТРАСЛИ ЗАКАЗЫВАЛИ?



Рост налогов — тема всегда неприятная. Особо болезненна, если напрямую затрагивает интересы рядовых граждан. А предстоящее новогоднее повышение топливных акцизов — да перед думскими и президентскими выборами — вообще смахивало бы на политическое самоубийство, если бы не уверенность партии власти в своей запланированной победе. Нефтерубли для выполнения предвыборных обещаний столь необходимы (одни военные чего стоят!), что власти уже без разницы, откуда эти рубли возьмут нефтяники. Именно нефтяники, а не конечные потребители — автовладельцы, как это было раньше. А за следующие три года повышение розничных цен на нефтепродукты только за счет увеличения акцизов может составить 3–4 рубля на литр.

Но избиратели новых акцизов даже не заметят. Это как, спросите вы? На этот вопрос лучше куратора отрасли И.Сечина не ответишь: акцизное удорожание совсем «не является объективной предпосылкой» для повышения ВИНК розничных цен. На инакомыслящих власть пообещала «реагировать быстро», потому таковые не объявятся.

Здорово? Тактически — не живет ли Россия одним днем? — да! Стратегически — объявлены похороны нефтяной отрасли. 3–4 рубля с литра, изъятые у нефтяников, не пойдут на ВМСБ, на новые проекты, на современные МУН... А останься мировые цены высокими, остаточные промышленные запасы нефти закончатся скорее, чем мы это ныне предполагаем...

18 ноября Госдума приняла в третьем чтении законопроект, индексирующий ставки акцизов на автобензин, дизельное топливо, прямогонный бензин и моторные масла. 25 ноября законопроект был одобрен СФ ФС РФ. Казалось бы, рутинное плановое мероприятие государства, рутинная надбавка нефтяниками к существующим ценам...

Дождались

Текст законопроекта, подготовленный к первому чтению в Госдуме, не предвещал никаких сюрпризов (см. «Ставки акцизов согласно действующей редакции НК РФ» и «Ставки акцизов согласно законопроекту к первому чтению в Госдуме»). С Нового года должна была произойти очередная запланированная индексация ставок акциза: рынок этого ожидал.

Так, акцизы на автобензин с 2012 года должны были повыситься примерно на 31%, до 6822–7725 руб./т в зависимости от экологического класса. Акцизы на дизельное топливо должны были вырасти в среднем на 54% и составить 3562–4098 руб./т.

Слухи о том, что решение по акцизам может оказаться отличным от ожидавшегося, начали распространяться за несколько недель до рассмотрения законопроекта Госдумой во втором чтении, куда он попал уже в скорректированном виде (см. «Ставки акцизов согласно законопроекту, принятому Госдумой в третьем чтении»).

Корректурка не только подтвердила, что с января следующего года акцизы на автобензин вырастут до означенных выше показателей, но и внесла правки: с середины 2012 года нас ждет дополнительная дифференциация ставок акциза.

Осуществлять ее планируется следующим образом. С 1 июля 2012 года акцизы на автобензин и дизтопливо класса 4 останутся на уровне 6822 и 3562 руб./т соответственно. Акциз на автобензин класса 5 с середины 2012 года снизится на 25%, до 5143 руб./т. Акциз на дизтопливо класса 5 понизится на 17% и составит 2962 руб./т.

РОСТ ЦЕН: ПОВОДОВ ДЛЯ ПАНИКИ НЕТ?

ВИКТОР КОСТЮКОВ

«Алгоритм. Топливный интегратор»

Каким образом отразится акцизная политика государства на ценах в долгосрочной перспективе? Если за базовый принять 2010 год, то акцизная составляющая в цене литра бензина на АЗС будет расти следующим образом:

- январь 2011 года +1,60 руб./л относительно 2010 года;
- январь 2012 года +3,10 руб./л относительно 2010 года;
- июль 2012 года +3,00 руб./л относительно 2010 года;
- январь 2013 года +4,20 руб./л относительно 2010 года;
- январь 2014 года +5,00 руб./л относительно 2010 года.

Рост акцизной составляющей в розничной цене литра дизельного топлива может оказаться следующим:

- январь 2011 года +1,20 руб./л относительно 2010 года;
- январь 2012 года +2,60 руб./л относительно 2010 года;
- июль 2012 года +2,60 руб./л относительно 2010 года;
- январь 2013 года +4,00 руб./л относительно 2010 года;
- январь 2014 года +4,50 руб./л относительно 2010 года.

Много это или мало? Если учесть естественный рост розничных цен за четыре года со средней цены 19 руб./л в ноябре 2007 года до 28 руб./л в ноябре 2011 года, то акцизная прибавка в цене литра в районе 3 рублей за три года — не такая уж крамольная цифра.

Да и предвыборные социальные обязательства политиков в наступающем году нужно подкрепить финансовыми ресурсами, которые всегда ограничены. А акцизы являются надежной подпоркой наряду с экспортными пошлинами и НДС.

На топлива низших экологических классов ставки акциза дополнительно повысятся. Так, на бензин класса 3 и ниже акциз с 1 июля повысится на 6–7%, до 8225–7882 руб./т. На дизтопливо класса 3 и ниже акциз вырастет на 5–13% и составит 4300 руб./т.

С января 2012 года разница между максимальной и минимальной ставкой акциза на автобензин составит 903 руб./т, а с июля — уже 3028 руб./т. Аналогично, разница между максимальной и минимальной ставкой акциза на дизельное топливо составит 536 руб./т, а с июля она вырастет до 1338 руб./т.

Дальше — только больше. С 2014 года разница между максимальной и минимальной ставкой акциза на автобензин может составить 5453 руб./т и на дизельное топливо — 1679 руб./т.

Кнут или пряник?

Понятно, что дополнительная дифференциация ставок акцизов может быть проведена уже после инаугурации нового президента.

Ранее представители Минэнерго неоднократно говорили о

необходимости дополнительной дифференциации ставок акциза на нефтепродукты. По мнению чиновников, это станет стимулом для инвестиций в нефтепереработку и наращивание производства высококачественных моторных топлив.

«Для того чтобы сделать поток инвестиций в нефтепереработку, по нашим расчетам, дифференциал должен быть около 2 тыс., чтобы инвестиции окупались и компаниям было выгодно туда вкладывать. И тот, кто вкладывает быстрее и эффективнее, тот получает плюс. Эти предложения находятся на рассмотрении, их внесли в правительство», — заявил Сергей Кудряшов еще в начале сентября.

«Есть несколько способов расширения дифференциала: задрать до небес ставку акциза на низкоэкологичное топливо или снизить до нуля ставку на высокоэкологичное топливо с низким содержанием серы. В Минэнерго приняли оптимальный вариант: снизили ставки на Евро-5 и параллельно повысили на Евро-2 и 3», — уверен Виктор Костюков из компании «Алгоритм. Топливный интегратор».

Если смотреть в перспективу 2014 года, то самый высокий ак-

Ставки акцизов согласно действующей редакции НК РФ



циз на бензин должен составить 11110 руб./т, а самый низкий — 5657 руб./т. По сравнению с предыдущими планами, акциз на бензин класса 2 повысится на 648 руб./т, а на бензин класса 5 снизится на 3759 руб./т.

Акцизы на автобензин с 2012 года повысятся примерно на 31%, до 6822–7725 руб./т в зависимости от экологического класса

Похожая ситуация будет с акцизами на дизельное топливо. В 2014 году самый высокий акциз на дизтопливо составит 6446 руб./т, что на 396 руб./т больше по сравнению с предыдущими планами индексации акцизов. Между тем акциз на дизельное топливо класса 5 должен составить 4767 руб./т, или на 660 руб./т меньше прежних планов.

По идее, «пряников» в такой дифференциации акцизов получается больше, чем «кнутов».

Со второго полугодия 2012 года произойдет дополнительная дифференциация ставок акциза

Ставки акциза на бензин и дизельное топливо класса 4 не меняются по сравнению с ранее сформированными планами. Кроме того, ожидается значительное снижение акцизов на топлива класса 5, в особенности это касается автомобильного бензина.

Ставки акцизов согласно законопроекту
к первому чтению в Госдуме



Другое дело, как на это отреагирует рынок.

Плюс 1,5 рубля?

Первой реакцией на рост акцизов, по идее, должно оказаться повышение розничных цен на

На какое-то время власть застраховалась от кризисов: нефтяников обязали увеличить поставки топлив на внутренний рынок

нефтепродукты, были уверены участники рынка. Действительно, с 1 января 2012 года акцизы на автобензин вырастут в среднем на 1706 руб./т, на дизельное топливо — на 1330 руб./т. Плюс на это повышение накладывается 18%-ный НДС...

Итого оптовая цена тонны бензина должна автоматически увеличиться примерно на 2000 руб./т,

Только за счет повышения акцизов нефтепродукты за следующие три года могут подорожать в рознице на 3–4 руб./л

дизельного топлива — на 1570 руб./т. Такое повышение цен гарантировало бы производителям сохранение рентабельности продаж на уровне, который был до индексации акцизов.

С ростом оптовых и мелкооптовых цен нефтепродукты должны подорожать на АЗС. Пересчет рублей за тонну в рубли за литр дает нам удорожание автобензина в рознице примерно на 1,5 руб./л, дизельного топлива — на 1,3 руб./л.

Повышение розничных цен уже происходит, свидетельствуют данные Росстата (см. «Средние по России цены АЗС»). Так, за октябрь и три недели ноября средние по России розничные цены на высокооктановые бензины повысились на 0,3–0,31 руб./л, а цена дизельного топлива на заправках выросла на 2,25 руб./л, согласно данным Росстата.

До Нового года остается примерно месяц, и розница все еще может заранее отыграть рост акцизов, считают участники рынка. Независимый сегмент прекрасно понимает, что нефтяники не собираются добровольно лишаться части прибыли и будут стремиться переложить увеличение косвенных налогов на плечи потребителей. Поэтому повышать цены на заправках лучше заранее и плавно.

Между тем изменение розничных цен за счет акцизов в середине 2012 года вряд ли будет существенным. Во-первых, ставка акциза на низкосортные бензины повысится лишь на 500 руб./т, а на дизельное топливо класса 2 и 3 — в среднем на 344 руб./т. Увеличение акцизной нагрузки на менее экологичные топлива в середине следующего года будет весьма умеренным.

Во-вторых, если усреднить изменение ставок с 1 июля 2012 года по всем экологическим классам, то средний акциз на автобензин понизится на 170 руб./т, а на дизельное топливо повысится лишь на 22 руб./т. Чиновники смогут апеллировать к сохранению общей налоговой нагрузки и вряд ли позволят повысить цены с середины следующего года.

Поводов для роста цен нет!

Не успел Совет Федерации 25 ноября одобрить повышение ставок акцизов, а топливный рынок начал готовиться к пред- и посленовогоднему росту цен на автобензин и дизельное топливо, как 28 ноября власть — даже

мертвый услышит — заявила, что в 2012 году все должно сложиться иначе. Поводов для роста цен нет, было сказано нефтяникам.

«Текущая ситуация по производству нефтепродуктов, объемам, запасам нефтепродуктов и динамика мировых цен на нефтепродукты позволяют сделать вывод, очевидный сегодня, что объективных предпосылок для роста цен на нефтепродукты на рынке России в текущем режиме нет... В случае нарушений, носящих субъективный характер, я думаю, что мы достаточно быстроотреагируем», — безапелляционно рубанул И.Сечин.

Куда деваться? Производители топлива в очередной раз покорно вняли требованию правительства.

«Мы буквально с завтрашнего дня откроем «горячие линии», по которым сможет поступать информация, и мы будем локально на нее влиять, чтобы соответствовать сегодняшней рыночной конъюнктуре, находиться в рынке», — реагировал исполнительный директор ТНК-ВР Герман Хан.

Глава «Роснефти» Эдуард Худайнатов: «Повода для беспокойства в осенне-зимний период нет, компании обеспечили все свои предприятия, в том числе сбытовые, резервами. «Роснефть» абсолютно не видит повода для увеличения цены, компания имеет большой резерв топлива, роста не планирует».

На Дальнем Востоке «Роснефть» совместно с «Альянсом» создала резерв бензина и дизельного топлива. «У нас на Дальнем Востоке бывают большие очереди на заправках. Чтобы подобная ситуация не повторялась, мы создали двухнедельный резерв бензина и на 20 дней резерв дизельного топлива», — заявил совладелец «Альянса» Муса Бажаев.

Как по волшебству, биржевой рынок на следующий день отреагировал снижением цен. Подешевели бензины, дизельное топливо и даже дефицитный авиакеросин. Ничего нового в наблюдаемой на биржевом рынке ситуации нет. Похожие вещи происходили во второй декаде февраля, после совещания у В.Путина, где нефтяников «попросили» снизить цены.

ПРИНЦИП УСКОРЕННОЙ ОКУПАЕМОСТИ

Стратегически у нефтяников появилось больше поводов к модернизации НПЗ с целью скорейшего перехода на производство для внутреннего рынка автомобильного бензина и дизельного топлива класса 5.

В мае ЛУКОЙЛ заявил о начале производства на Нижегородском НПЗ автомобильного бензина класса 5. Это стало возможным после ввода в эксплуатацию комплекса каталитического крекинга VGO с установкой фтористо-водородного алкилирования.

В текущих налоговых условиях этот проект вряд ли можно назвать высоко rentable. При инвестициях на уровне \$1 млрд компания вынуждена работать в условиях заградительных экспортных пошлин на бензины, а это примерно минус \$100 на тонну к экспортному паритету. Существующая акцизная скидка на бензин класса 5 является сущим мизером, если сравнивать ее с миллиардом долларов инвестиций.

В 2010 году на Нижегородском НПЗ произведено 2,1 млн т автобензина, а производственный план на текущий год — 3,1 млн т. Производя автобензин класса 5, уже с середины 2012 года ЛУКОЙЛ начнет экономить на акцизе примерно \$100 на каждой тонне такого топлива. Миллион тонн бензина класса 5 дает \$100 млн экономии за счет акцизной скидки.

Оптом, мелким оптом или в розницу, в любом случае компания будет продавать бензин по рыночной цене. Акцизная скидка в итоге попадет в карман производителя, позволяя быстрее окупать многомиллиардные инвестиции в модернизацию НПЗ.

Правда, есть нюанс. Спрос на качественное топливо уступает спросу на обычное низкоэкологичное: процесс экономии на «экологических» акцизах для ВИНК может затянуться. Но переходить на Евро-5 производители обязаны: этого требуют соглашения о модернизации НПЗ. А с середины 2012 года компании, хронически опаздывающие с переходом на Евро, начнут платить акцизные штрафы.

Так что избыток качественного топлива при отсутствии адекватного спроса вполне может привести к очередному дефициту менее качественного...

Тогда топливный рынок за добровольно-принудительное снижение цен расплатился дефицитом бензина. Каковы шансы, что перед выборами ситуация на рынке сложится иначе?

Дизель зарезервирован

В конце октября сообщалось, что Минэнерго совместно с нефтяными компаниями создали резерв зимнего дизельного топлива в объеме примерно 530 тыс. т. «Завершили формирование. Топливо хранится на мощностях нефтекомпаний без привлечения Росрезерва», — сказал источник в отрасли, отметив, что речь идет только о запасах зимнего дизельного топлива.

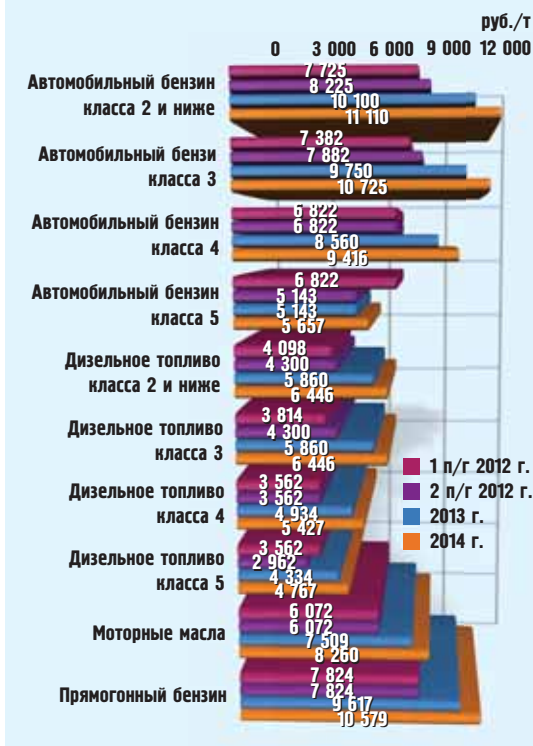
Доступная статистика это косвенно подтверждает. Осенние профилактические ремонты на НПЗ

привели к сокращению выработки автомобильного бензина и дизельного топлива в сентябре-октябре. Тем не менее, запасы этих нефтепродуктов на предприятиях нефтепродуктообеспечения и в резервуарах «Транснефтепродукта» не пострадали, свидетельствуют данные Минэнерго.

Наоборот, запасы и автобензина, и дизтоплива на ПНПО в конце октября оказались максимальными с начала года. При этом всего за месяц запасы автобензина выросли на 17%, до 450,3 тыс. т, а запасы дизтоплива увеличились на 7% и составили 653,5 тыс. т (см. «Наличие нефтепродуктов на ПНПО»).

Запасы дизельного топлива в резервуарах «Транснефтепродукта» за октябрь увеличились на 15% и составили 649,6 тыс. т, согласно данным Минэнерго (см. «Наличие нефтепродуктов в резервуарах «Транснефтепродукта»»).

Ставки акцизов согласно законопроекту, принятому Госдумой в третьем чтении



Похоже, топливная кубышка действительно наполнена, и в дальнейшем ситуация на рынке зимнего дизельного топлива будет зависеть от своевременности распечатывания этого резерва, а также от скорости доставки нефтепродуктов в проблемные регионы.

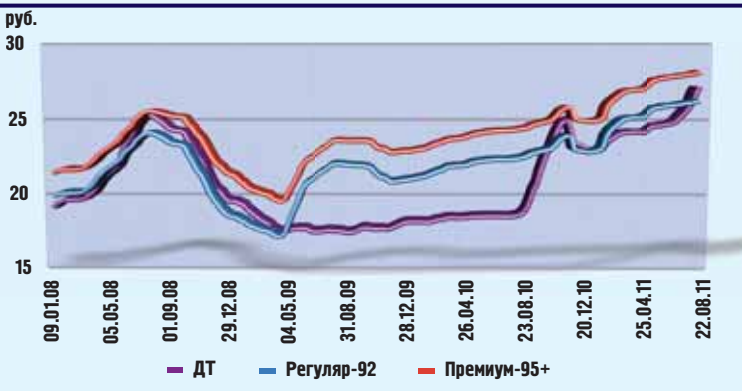
Объемов много, на экспорт не уйти

Отгрузки автобензина на внутренний рынок растут на фоне сохраняющихся заградительных пошлин. По данным Минэнерго, с начала 2011 года по 23 ноября на внутренний рынок отгружено на 1,01 млн т больше бензина Регу-

Игорь Сечин: «Текущая ситуация позволяют сделать вывод, что объективных предпосылок для роста цен нет...»

ляр-92 по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Отгрузки на рынок России бензина Премиум-95 с начала года по 23 ноября на 0,8 млн т превысили аналогичные показатели прошлого года.

Средние по России цены АЗС



Наличие нефтепродуктов на ПНПО



Свежая статистика свидетельствует о существенном росте поставок дизельного топлива на внутренний рынок. По данным Минэнерго, с начала года по 23 ноября

«Угроза применения заградительной экспортной пошлины на дизельное топливо заставила производителей увеличить поставки на внутренний рынок. Летнее и демисезонное дизельное топливо значительно подешевело в европейской части России, объемов на свободном рынке много. Даже цены на ДТЗ немного припали, и это — перед наступлением зимы», — сказал участник рынка.

«Бензины девать некуда, дизель девать некуда. Надо отдать должное мерам, которые облегчили положение дел на рынке: это и заградительные пошлины на

бензин, и раскупорка трубы под низкосернистое дизельное топливо. Происходящее сегодня на бирже — это рыночные реалии. С образовавшимся профицитом по бензину и дизелю, до конца февраля на рынке все будет спокойно», — уверен Виктор Костюков.

По всей видимости, на ближайшие месяцы рынок более-менее защищен от повышения цен избыточными объемами топлива. Однако это отнюдь не гарантирует стабильных цен в будущем.


В сухом остатке

В 2010 году, когда обсуждалось повышение акцизов с 2011 года, автовладельцам пообещали снижение транспортного налога. Правда, в результате обещанное снижение транспортного налога получили не все, но это уже нюансы. Гораздо важнее, что электорат это «проглотил» и рейтинги не пострадали.

В 2011 году власть пошла дальше. Бонусов вроде снижения транспортного налога обещать не стали. А зачем, если можно пообещать, не снизить, и ничего не будет?

Заставив нефтяников залить рынок бензином и дизелем, сформировав резерв зимней солярки, власть застраховалась от дефицита как раз на время избирательных кампаний. Страховка правительству не стоила ничего: все за счет отрасли. С нефтяниками провели очередную профилактическую беседу, и биржевые цены по состоянию на 29 ноября убедили нас в ее результативности.

Не будем гадать, грядет — нет ли в 2012 году новая волна топливных кризисов. Повторим то, от чего «Вертикаль» уже много раз предостерегала: решая лишь сиюминутные задачи, режим ручного управления искусственно вовлекает нефтяную отрасль в стагнацию.

Все те средства, которые нефтяники потеряют на топливных рынках, будут ими изъяты из своих же инвестиционных программ. Из рационального недропользования, из геологоразведки, из бурения, из строительства и ремонта скважин, из новых проектов, из технологий, из сервиса... 

Недополученные на топливных рынках средства недополучит и вся отрасль: ВМСБ в минусе, а нефть, как известно, возобновляемым энергоисточником не является

отгрузки на рынок России летнего дизтоплива выросли на 1,8 млн по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, зимнего дизтоплива — на 0,23 млн т.

Наличие нефтепродуктов в резервуарах «Транснефтепродукта»

