



Евгений Аркуша: «Надо поставить ВИНК и независимую розницу в одинаковые условия хозяйственной деятельности»

Всплеск розничных цен на автомобильное топливо, произошедший в конце весны нынешнего года, потребовал от правительства принятия срочных мер по регулированию рынка. Но в чем заключаются истоки и причины этого ценового кризиса? Насколько эффективными окажутся принятые меры в долгосрочном плане? Стоит ли нам опасаться нового скачка цен на АЗС? На эти и другие вопросы в интервью «Нефтегазовой Вертикали» отвечает президент Российского топливного союза Евгений АРКУША.

Ред.: Евгений Александрович, каковы, на Ваш взгляд, основные причины резкого повышения цен на топливо в начале лета нынешнего года? Это результат издержек в системе государственного регулирования или следствие ценовой политики крупных ВИНК?

Е. Аркуша: Что касается основной причины, то ее четко и емко обозначил в ходе прямой линии президент России Владимир Владимирович Путин. Это недостаток консолидации действий регуляторов. Проще говоря, каждый тянет одеяло на себя: у Минфина одни задачи, у Минэнерго – другие, у Федеральной антимонопольной службы (ФАС) – третьи. И в результате мы получили упомянутый кризис.

Если же говорить о долгосрочных предпосылках к возникновению этого кризиса, то в его основе лежит так называемый налоговый маневр, который был предпринят еще в 2015 году. Его цель заключалась в том, чтобы переложить «нефтяные» налоги с сектора переработки на добычу. В частности, планировалось увеличить налог на добычу полезных ископаемых (НДПИ) и одновременно уменьшить экспортные пошлины. Это позволяло решить проблемы, возникшие после создания Таможенного союза. Наши партнеры по этому объединению получают от нас беспошлинную нефть, производят из нее нефтепродукты и отправляют их за рубеж, не возвращая нам сумму пошлины.

Если говорить о долгосрочных предпосылках к возникновению ценового кризиса, то в его основе лежит так называемый налоговый маневр, который был предпринят еще в 2015 году

Но чтобы рост НДПИ не приводил к повышению цен на нефтепродукты внутри страны, был предусмотрен компенсирующий механизм, заключающийся в постепенном снижении акцизов. К сожалению, он так и не заработал. Минфин настаивал на ежегодном увеличении акцизов. Это и стало главной первопричиной кризиса на топливном рынке.

Что получилось на практике? Экспортные пошлины уменьшались, НДПИ и акцизы увеличивались. Кроме того, курс рубля отвязали от мировых цен на нефть. И, в конце концов, когда неожиданно нефтяные котировки пошли вверх, у нас резко вырос экспортный паритет. То есть цена на экспортируемое топливо стала существенно выше, чем цены на внутреннем рынке. А ведь раньше ситуация была прямо противоположной – внутренний рынок имел премию по отношению к экспорту, что и позволяло без проблем насыщать его необходимыми объемами топлива.

Кроме того, необходимо отметить, что рост цен произошел в период между выборами президента

и назначением правительства. Это было не то чтобы безвластие, а некоторый промежуток времени, когда каждый из регуляторов вел себя очень осторожно, боялся делать какие-либо резкие движения. Именно в этот момент существенно вырос экспорт – не только бензина, но и других нефтепродуктов (в первую очередь, нефти). Чтобы увеличить отправку за рубеж, нефтяные компании сократили объемы поставок качественного топлива на внутренний рынок.

Наконец, негативную роль сыграло неправильное использование биржевых инструментов. Безусловно, биржа – это важный элемент цивилизованного рынка. Основой для формирования оптовых цен внутри страны служат именно биржевые индикаторы. Как известно, ФАС и Минэнерго издали совместный приказ, который устанавливает критерии рыночности биржевых индикаторов. Если определенный объем топлива (в процентах от производства) продается через биржу, то те цены, которые складываются в результате торгов, являются рыночными. И на них должны ориентировать все оптовые цены. Но у нас оптовый рынок в значительной степени монополизирован – в большинстве субъектов РФ сложилась олигополия, а в некоторых регионах присутствует даже монополия в чистом виде. И поэтому производители нефтепродуктов стремятся любыми способами «подкорректировать» биржевые индикаторы. В первую очередь, это достигается за счет сокращения объемов продаж через биржу. Оставаясь в рамках требований совместного приказа, компании, тем не менее, снижают уровень предложения. Это вызывает ажиотажный спрос и нарушение рыночного баланса. В итоге биржевые индикаторы идут вверх, а за ними следуют и оптовые цены.

Итак, перечисленные факторы, связанные с экспортным паритетом и с управляемым формированием биржевых индикаторов, привели к резкому росту оптовых цен. Как следствие, повысились и розничные цены, хотя в гораздо меньшей степени.

Ред.: Как Вы оцениваете эффективность мер, предпринятых правительством для стабилизации цен на топливо?

Е. Аркуша: Надо отдать должное новому правительству – оно достаточно активно взялось за решение возникшей проблемы. В частности, было проведено совещание с нефтяными компаниями у вице-премьера Дмитрия Николаевича Козака.

При этом правительство прибегло к симбиозу мер экономического и административного характера. С одной стороны, акциз на бензин был уменьшен на 3 тыс. рублей за тонну, что помогло снизить оптовые цены. С другой стороны, были предприняты достаточно жесткие административные шаги. Конечно, заморозка розничных цен – это не совсем рыночный механизм. И можно говорить о том, что это идет вразрез с принципом невмешательства регулятора в процесс ценообразования.

Кроме того, правительство буквально заставило нефтяные компании нарастить объем поставок нефтепродуктов на внутренний рынок и, самое главное, увеличить объем продаж на бирже. К концу июня эти объемы вышли на заданные уровни, и мы увидели снижение биржевых, а затем и мелкооптовых цен на топливо.

Ред.: А если бы принятие решений по регулированию рынка зависело именно от Вас, то какие меры по сдерживанию розничных цен на нефтепродукты Вы бы предприняли?

Е. Аркуша: Есть три возможных способа урегулировать ситуацию в краткосрочном периоде. Первый – это снизить акцизы. Если бы налоговый маневр реализовывался так, как он был задуман, то у нас на сегодняшний день акцизы по дизельному топливу были бы не 7 тыс., а 2,5 тыс. рублей за тонну, а акцизы на бензин – около 4 тыс. вместо 11 тыс. рублей. И не надо было бы предпринимать никаких экстренных мер.

Второй способ – повысить вывозные пошлины. Наконец, третий путь – привязать рубль к нефтяным ценам. В этом случае, по моим оценкам, курс национальной валюты составлял бы 45–50 рублей за доллар.

Все три перечисленные меры привели бы к снижению экспортного паритета и, как следствие, уменьшению оптовых цен. Но каждая из них чревата негативными последствиями в других сферах. В частности, увеличение экспортных пошлин отрицательно скажется на эффективности нефтепереработки. Повышение курса рубля приведет к сокращению рублевой массы от экспорта и к проблемам для государственного бюджета. Снижение акцизов означает уменьшение поступлений в дорожный фонд и т. д. Поэтому принятые правительством решения все же можно считать оптимальными.

Ред.: Но насколько эти меры окажутся эффективными в долгосрочном плане? Застрахованы ли мы от повторения подобных ценовых коллапсов?

Е. Аркуша: Честно говоря, я смотрю в будущее с пессимизмом. Какое-то время – на период проведения Чемпионата мира по футболу или до конца нынешнего года – цены будут сдерживаться за счет жестких административных мер. Но ведь уже утверждены параметры очередного этапа налогового маневра. С 1 января 2019 года акцизы на топливо резко возрастают. По сути, они возвращаются к тем параметрам, которые были обозначены ранее – где-то около 12 тыс. рублей за 1 тонну бензина (сейчас они снижены до 8 тыс.).

Кроме того, экспортные пошлины будут продолжать снижаться, а НДС расти. И если к зиме цены на нефть не упадут, то мы опять можем столкнуться с повышением розничных цен на горючее.

Мы пытались обсуждать этот вопрос с представителями регулирующих органов. Но нам отвечают: не торопитесь, вот когда возникнет проблема – тогда и будем решать...

Ред.: Масштабная модернизация российских НПЗ должна была привести к значительному увеличению объемов производства качественного топлива. Но возникший ценовой кризис свидетельствует о том, что значительного профицита топлива на рынке не наблюдается. В чем причина этого?

Е. Аркуша: У нас давно нет дефицита нефтепродуктов. По дизельному топливу его никогда и не было, а после ввода новых мощностей на отечественных НПЗ его нет и по бензину. Недавний ценовой всплеск на рынке не имеет никакого отношения к дефициту бензина. Его производят ровно столько, сколько необходимо для обеспечения внутреннего спроса. Никто ведь не будет специально заниматься перепроизводством, рискуя остаться с нераспроданными товарными запасами. Но когда появляется шанс с выгодой продать это топливо за рубеж, его никто не упускает. Призывы к совести здесь бессмысленны. Бизнес есть бизнес, и он подразумевает извлечение максимальной прибыли. Но для того и существуют регуляторы, чтобы обеспечить насыщение внутреннего рынка и удержать цены – лучше всего экономическими методами, а если их не хватает, то и административными. Что, собственно, и было сделано.

Производители нефтепродуктов стремятся любыми способами «подкорректировать» биржевые индикаторы. В первую очередь это достигается за счет сокращения объемов продаж через биржу

Другой вопрос – наличие конкуренции между различными производителями нефтепродуктов. Если в стране останется одна компания и она будет выпускать огромный объем топлива, то угроза роста цен сохранится. К сожалению, самая большая проблема отечественной системы нефтепродуктообеспечения – отсутствие конкуренции в переработке и оптовом звене. А вот в розничном звене она достаточно сильна. Отсюда и те неприятные коллизии, которые происходят с розничными ценами.

Ред.: Существуют различные точки зрения на розничные цены на нефтепродукты в России. Одни говорят, что они слишком высоки, другие – что слишком низки по сравнению с Европой. Каково Ваше мнение на этот счет?

Е. Аркуша: Это вопрос философский. Справедливая цена та, по которой товар покупают. То, что у нас цены самые низкие в Европе – это факт. То, что на наши цены оказывает влияние внешний рынок – тоже факт (не напрямую, а косвенно, через

экспортный паритет). Мы часть мирового рынка и очень трудно избежать этого влияния.

Да, часто в пример приводят некоторые нефтедобывающие страны, в которых горючее для населения стоит сущие копейки – благодаря государственному дотированию. Но я считаю, что нам не стоит идти по этому пути. Должен быть рынок. Но вводить экономические рычаги для стабилизации цен – конечно, необходимо.

Уже утверждены параметры очередного этапа налогового маневра. И если к зиме цены на нефть не упадут, то мы опять можем столкнуться с ростом розничных цен на горючее

Ред.: Создается впечатление, что цены на бензин играют больше политическую, нежели экономическую роль. Они сдерживаются в преддверии выборов и несколько «отпускаются на свободу» после выборов. Действительно ли присутствует такой политический фактор и надо ли от него избавляться в целях стабилизации рынка?

Е. Аркуша: Политические факторы влияют только на понижение цены. Заморозка цен, договоренности с нефтяными компаниями – это все политические шаги. А экономика, безусловно, толкает цены вверх. И эта борьба между политикой и экономикой, в конце концов, приводит к тому, что определенные секторы системы нефтепродуктообеспечения оказываются в крайне невыгодном положении и начинают работать в убыток. А это, в свою очередь, вызывает определенные политические и социальные последствия. Небольшие компании, занимающиеся розничной реализацией нефтепродуктов, банкротятся, люди остаются без работы.

Конечно, для автомобилистов такое вмешательство политики в экономику, может быть, и выгодно. Но это сиюминутная выгода. Если независимая розница погибнет, то будет только хуже. Придет монополист и будет диктовать свои условия и цены.

К тому же независимая розница играет определенную социальную роль. Небольшие трейдеры зачастую работают в тех местах, куда ВИНКИ не идут в силу низкой эффективности бизнеса. Более того, нам известны случаи, когда большие компании «выковыривают изюм из булки», – покупают у «независимых» отдельные заправки с хорошим объемом продаж, оставляя им менее рентабельные, хотя и важные с социальной точки АЗС.

Что же касается связи между ценовым всплеском и прошедшими президентскими выборами, то тут можно только фантазировать. Лично мне

кажется, что такая связь есть. Перед выборами наблюдались достаточно большие объемы продаж нефтепродуктов на бирже и в оптовом звене. Поэтому в конце прошлого года – начале нынешнего рынок был залит бензином, был очень большой профицит предложения. В результате оптовые цены снизились, и розница в предвыборный период работала с относительно неплохой маржой. Но как только прошли выборы, оптовые цены начали увеличиваться на 1–2 тыс. рублей в день, покакали галопом...

Хотя, конечно, тут действуют и чисто экономические факторы. В начале года мировые цены на нефть были ниже. К тому же зимой спрос всегда падает, а производство нефтепродуктов остается на прежнем уровне, поэтому цены и идут вниз... А летом они закономерно начинают расти.

Ред.: Как ожидаемое введение обратного акциза на топливо может повлиять на ценовую ситуацию на розничном рынке нефтепродуктов?

Е. Аркуша: Идея возвратного акциза пока находится лишь на стадии разговоров. Его механизмы не прописаны. Можно предположить, что все равно акцизы на нефтепродукты будут уплачиваться сразу после их производства. И только если завод соблюдает определенные условия – выпускает заданное количество топлива 5-го экологического класса, осуществляет его поставки на внутренний рынок и т. д. – ему этот акциз будут компенсировать. И то не сразу, а через какое-то время... То есть платишь ты сразу, а деньги тебе вернут потом и в зависимости от твоего поведения. Вряд ли такой механизм поможет сдержать розничные цены...

Ред.: Можно ли стабилизировать ситуацию на топливном рынке за счет развития биржевых торгов нефтепродуктами? Как Вы оцениваете сегодняшнее состояние биржевой торговли в этой сфере и ее перспективы?

Е. Аркуша: Как я уже говорил, пока бирже не удастся решить проблемы розничного рынка. Сегодня есть несколько факторов, которые позволяют производителям нефтепродуктов влиять на ценовые индикаторы. Первый и основной среди них – объем продаж. Анализ отчетов биржи четко показывает, что как только продажи снижаются до уровня менее 15% от объема производства, цена идет вверх. Напомню, что согласно совместному приказу ФАС и Минэнерго, планка обязательных продаж через биржу составляет 10% по бензину и 5% по дизельному топливу. Как правило, продают больше – около 20%. Однако в «нужный момент» компании сокращают реализацию до 15% и даже ниже. Тем самым, соблюдая «букву» совместного приказа, они оказывают существенное влияние на рынок и цены повышаются.

Поэтому мы уже достаточно давно внесли предложение увеличить нормативы продаж на бирже

до 15% по бензину и до 7,5% по дизелю. Эта идея нашла поддержку у ФАС, проект внесения соответствующих поправок в совместный приказ был вывешен в интернете еще в марте, в мае должны были истечь сроки его обсуждения. Но окончательное решение пока не принято. Естественно, нефтяные компании выступают против.

К сожалению, самая большая проблема отечественной системы нефтепродуктообеспечения – отсутствие конкуренции в переработке и оптовом звене

Есть и другие моменты в системе биржевых торгов, которые требуют усовершенствования. После введения нормы обязательной продажи нефтепродуктов через биржу некоторые компании начали заключать сделки со своими аффилированными структурами, чтобы де-юре соблюсти требования совместного приказа, но де-факто оставить определенные объемы топлива в своем распоряжении. Поэтому с начала нынешнего года биржевые торги были разделены на две сессии. В ходе первой из них компании обязаны продавать товар только сторонним покупателям, а в ходе второй сессии могут осуществлять сделки со своими подконтрольными предприятиями. При этом только объемы реализации в ходе первой сессии засчитываются в вышеупомянутую норму обязательных продаж, указанную в совместном приказе.

Но нефтяники быстро нашли лазейку. Они начали осуществлять сделки через третьи лица. Некие структуры покупают топливо у ВИНКов и им же его перепродают. По нашим оценкам, объем таких операций достигает 80 тыс. тонн в месяц. ФАС отслеживает эту ситуацию. И, надеюсь, скоро этот вопрос решится – сделки, которые заключаются через третьи лица, тоже будут не учитываться при подсчете объемов обязательных биржевых продаж.

Надо также увеличить конкуренцию на бирже. Требования совместного приказа распространяются только на так называемые доминирующие структуры. А их у нас осталось – пальцев одной руки хватит, чтобы пересчитать. Поэтому надо выводить на биржу и других производителей: Антипинский и Марийский НПЗ, «ФортеИнвест», «Сургутнефтегаз» и т. д. Они должны продавать на бирже такую же долю выпускаемого ими топлива, что и ВИНКи: 10% бензина и 5% дизеля. Соответствующая рекомендация была записана в протоколе по итогам совещания у вице-преьера Д. И. Козака. Но это всего лишь рекомендация. Я считаю, что данная мера должна реализовываться «в жестком режиме».

Мы уже четыре года предлагаем исключить возможность продажи трейдерами нефтепродуктов на базе НПЗ. Заводы и производимые ими нефтепродукты принадлежат нефтяным компаниям, и поэтому в данном случае трейдеры фактически продают «воздух». Они пытаются заработать на волатильности рынка и подталкивают цены вверх. Недаром сейчас биржа использует уже два индикатора – один с учетом продаж трейдеров, а другой без учета. И первый, как правило, всегда выше.

Кроме того, такие посредники далеко не всегда могут обеспечить поставку топлива. Ведь изначально трейдер продал «воздух», несуществующие объемы, которых у него нет. И ему самому надо сначала их где-то приобрести. И если цена на нефтепродукты вдруг повысилась, то трейдеру невыгодно их покупать для того, чтобы затем себе в убыток выполнить условия сделки. Проще заплатить неустойку. А что делать розничному продавцу, который рассчитывал на эти объемы? Закрывать свои АЗС? Поэтому мы считаем, что продажа трейдерами на базе НПЗ должна быть исключена.

Никто не спорит с тем, что трейдер – очень нужное звено системы снабжения топливом. Безусловно, они должны существовать. Именно благодаря таким посредникам независимые розничные сети избавлены от необходимости на длительный срок замораживать свои финансовые ресурсы, покупая сразу большие объемы нефтепродуктов у производителей. Но именно в данном случае требуется ограничить трейдеров, запретив им продавать топливо на базе заводов.

Ред.: Вы уже не раз упоминали о «тяжелой судьбе» независимых розничных трейдеров. Но предсказания о скором разорении независимой розницы звучат уже не первый год. Действительно ли ситуация настолько тревожная?

Е. Аркуша: Самая болезненная проблема – диспаритет цен. В определенный момент времени оптовые цены даже превысили розничные, что является беспрецедентной ситуацией для рынка. Не может розница существовать в условиях, когда входная цена выше выходной!

Именно поэтому все розничные трейдеры работают в убыток. Подчеркиваю – все! В том числе и сети АЗС, которые принадлежат нефтяным компаниям. Но ВИНКи могут компенсировать эти убытки прибылью от других видов деятельности, в частности от оптовых продаж. А у независимых такой возможности нет и они генерируют убытки.

Срочные меры, предпринятые правительством, мало что изменили. Да, оптовые цены опустились ниже розничных. Но все равно маржинальная доходность существенно ниже, чем сумма операционных затрат и налогов, которые розница должна заплатить. В поручении правительства по результатам совещания у Д. Н. Козака есть запись о том,

что поставки топлива на внутренний рынок должны осуществляться «по ценам, обеспечивающим достаточный для операционной деятельности уровень доходности независимых сетей АЗС». То есть цены должны быть такими, чтобы я мог, как минимум, покрыть свои расходы и заплатить налоги. В идеале хочется еще и что-нибудь заработать...

Мы проводили анализ, который показал: в среднем эксплуатационные расходы и налоги сетей АЗС составляют примерно пять рублей на литр проданного бензина. Минимальное значение этого показателя – около трех рублей. Если он ниже, то заправка работает в убыток.

Мы уже достаточно давно внесли предложение увеличить нормативы продаж на бирже до 15 % по бензину и до 7,5 % по дизелю. Эта идея нашла поддержку у ФАС

Ред.: Что же надо сделать для того, чтобы облегчить участь независимой розницы?

Е. Аркуша: Надо убрать саму причину диспаритета цен. Он возникает потому, что у независимых розничных сетей и у АЗС, принадлежащих ВИНКом, – разные условия ведения хозяйственной деятельности. Практически все нефтяные компании представляют собой консолидированную группу налогоплательщиков (КГН). То есть налоги платятся в целом по компании и убытки одного звена покрываются прибылями другого. Потому зачастую на заправках ВИНК цены на два-три рубля за литр ниже, чем у независимых. Нефтяные компании продают в розницу горючее дешевле, чем оптом! Иначе как недобросовестной конкуренцией это нельзя назвать.

Мы много раз обращали внимание ФАС на этот факт. Но, к сожалению, Антимонопольная служба уходит от ответа, якобы не видя здесь нарушений. Некоторые независимые трейдеры даже обращались в прокуратуру, но результата тоже пока нет...

Мы считаем, что розничные сети должны быть выделены из КГН. Это позволит создать нормальную конкуренцию. В итоге, чтобы не привести свои собственные розничные сети к банкротству, ВИНКи будут вынуждены снижать оптовые цены.

Иными словами, все, что нужно независимой рознице, – это нормальные экономически обоснованные входные цены. Никаких дополнительных льгот мы для себя не просим и не ждем их от правительства...

Ред.: Можно ли решить проблему высоких розничных цен на топливо за счет создания государ-

ственных или коммерческих запасов нефтепродуктов и их интервенции на рынок в нужный момент?

Е. Аркуша: У нас уже есть Росрезерв, но он не используется для этих целей. Правда, периодически звучат призывы «распечатать» его в целях стабилизации внутреннего розничного рынка. Но я считаю, что у нас достаточно и других инструментов регулирования. Реализация четырехсторонних соглашений по модернизации НПЗ проходит в заданном темпе (несколько мне известно, отстает только одна компания). Вводятся в эксплуатацию новые установки, появляются дополнительные мощности по производству автомобильных бензинов. То есть горючего у нас достаточно.

Но надо лучше координировать деятельность заводов, чтобы их плановые ремонты не проводились одновременно и не приводили к дефициту топлива в период повышенного спроса.

Что касается коммерческих запасов, то здесь тоже возникает вопрос эффективного регулирования. Сегодня, на фоне недостатка предложения на внутреннем рынке и на бирже, мы наблюдаем рост товарных запасов. Они увеличиваются чуть ли не на 100 тыс. тонн в сутки. Мне это кажется ненормальным. Одной рукой регуляторы добиваются увеличения продаж на бирже, а другой рукой наращивают запасы. Как это можно объяснить?

Ред.: Могут ли описанные Вами негативные явления в рознице стать стимулом для развития рынка контрафактного суррогатного топлива?

Е. Аркуша: Да, конечно. Тяжелые условия, в которые поставлена независимая розница, стимулируют поиск более дешевых товаров. А дешевые – далеко не всегда качественные. Поэтому на рынке появляются большие объемы контрафактного топлива. Оно в основном выходит с мини-НПЗ или производится на нефтебазах путем добавления присадок, увеличивающих октановое число.

А в случае дизеля просто используются сурrogate – дешевые заменители (судовое, печное топливо, дистиллят газового конденсата и т. д.). Они по своим характеристикам схожи с дизелем, но по качеству не соответствуют пятому экологическому классу. Эти сурrogate оказываются относительно дешевыми за счет ухода от уплаты акциза. Правда, в прошлом году были уточнены параметры идентификации средних дистиллятов для того чтобы уменьшить возможности уклонения от акцизов, но все равно находятся лазейки. Используя их, зачастую просто подделывая документы, ряд производителей выпускает в оборот значительные объемы поддельного топлива.

И недобросовестные трейдеры реализуют его, чтобы хоть как-то остаться на плаву. Безусловно, это незаконно и заслуживает осуждения. Но разве законно превышение оптовой цены над розничной? Одно нарушение, на которое регуляторы закрывают глаза, влечет за собой другое. В итоге страдают рядовые автомобилисты, заливающие в бак своих машин поддельное топливо. ❗