



Уроки ценового кризиса на топливном рынке

Как обеспечить надежные поставки моторного топлива российскому потребителю

АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ

Заместитель генерального директора Института национальной энергетики

В прошлом году началось восстановление российской экономики. Увеличился спрос на новые автомобили, а также на моторное топливо. Но производство бензинов пусть незначительно, но снизилось. Во второй половине года внутренний рынок ощутил дефицит. Цены пошли вверх. Однако государство и крупные игроки своевременно приняли необходимые меры – ситуация нормализовалась. Но уже в мае 2018 года моторное топливо вновь начало неудержимо дорожать.

Сегодня ценовой кризис на рынке моторных топлив поставлен на паузу. Лежащие в его основе проблемы до конца не решены. Для их устранения необходимы усилия как государства, так и всех участников рынка. В противном случае и без того скромные показатели экономического роста российской экономики снизятся. Сложившаяся ситуация в очередной раз ставит вопрос о том, какие меры необходимо предпринять для надежного и стабильного снабжения отечественного рынка моторным топливом.

РЫНОК РАСПРАВИЛ ПЛЕЧИ

В России, по данным Автостата, на начало текущего года было 42,4 легковых автомобилей, 3,7 млн грузовиков и 0,4 млн автобусов. Общее количество транспортных средств в нашей стране оценивается в пределах 54 млн единиц. Их количество растет неравномерно – огромное влияние на динамику рынка оказывает состояние отечественной экономики.

За время кризиса на рынке углеводородов 2014–2016 годов продажи новых транспортных средств рухнули. По данным Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), в 2013 году в России было продано около 3 млн автомобилей всех типов, в 2014-м – 2,6 млн, в 2015-м – 1,44 млн, в 2016-м – 1,4 млн. Минимальный показатель продаж приходится на февраль 2017 года. Не удивительно, что ожидания от 2017-го со стороны участников рынка были скромными.

Неожиданно с марта 2017 года спрос на новые автомобили начал расти. Всего в 2017-м продажи увеличились до 1,6 млн. Хуже 2014 года, но заметно лучше 2015-го и 2016-го.

Производство транспортных средств в нашей стране в 2017 году подскочило на 19% – до 1,55 млн. Напомним, что в 2016 году этот показатель равнялся 1,3 млн, в 2015-м – 1,38 млн, а в 2014-м – 1,89 млн. И вновь мы видим, что уровень 2017 года выше уровня двух предыдущих лет, но он отстает от 2014 года. Впрочем, для понимания, насколько глубоко упали объемы производства, заметим, что, по данным OICA, в 2013 году они составляли около 2,2 млн.

Очевидно, что за время кризиса сильнее всего пострадала доля импорта – следствие девальвации рубля. Увереннее всего чувствовали себя автопроизводители, которые локализовали производство. Остальным пришлось значительно увеличить ценник, что сделало их продукцию не очень привлекательной на фоне локализованных одноклассников. Некоторые марки частично покинули российский рынок, сохранив присутствие лишь в верхнем ценовом сегменте.

В текущем году продажи новых транспортных средств продолжили рост. В январе 2018 года они увеличились на 31,3%, а в феврале – на 25%. Это не слишком удивительно, если вспомнить, что сравнивать приходится с месяцами, когда рынок падал. Начиная с марта разрыв выглядит менее впечатляющим. Если так можно выразиться об увеличении продаж на 14%. Всего же за первое полугодие рынок вырос на 18,2% (в июне – на «скромные» 10,8%).

С одной стороны, рынок заметно расправил плечи. С другой, нельзя не признать, что докризисные показатели еще весьма далеки. Так, лучшие продажи в нашей стране пришлось на 2012 год, когда в России, по данным OICA, было реализовано свыше 3,1 млн транспортных средств. Пока же данные за первое полугодие позволяют надеяться, что в 2018-м продажи поднимутся лишь до 1,7–1,9 млн. Но эта надежда весьма зыбкая, так как рынку еще предстоит ощутить последствия резкого повышения цен на бензин и дизельное топливо.

СПРАВКА Большая тройка

Всего в России насчитывается около 26 тыс. автозаправочных станций. Из них, по данным участников рынка, порядка 30% принадлежат вертикально интегрированным нефтяным компаниям, а 70% – независимым игрокам. По объему реализации соотношения прямо противоположное – на долю ВИНК приходится 60–70% реализуемого в России моторного топлива.

Крупнейшие сети принадлежат трем игрокам: «Роснефти», ЛУКОЙЛу и «Газпром нефти». Если «Роснефть» лидирует по количеству заправок (порядка 2,9 тыс.), то «Газпром нефть», обладая сетью примерно в 1,26 тыс. АЗС, лидирует по показателю среднесуточной реализации – 20,1 тонн. Отметим, что реализация даже 10–12 т/сут. уже считается более чем успешной. К примеру, данный показатель ЛУКОЙЛа, по оценке компании, равняется достойным 12,8 т/сут., а «Роснефти» – 10,8 т/сут.

На долю большой тройки в 2017 году пришлось порядка 46,5% реализованного на российских заправках топлива.

ЛУЧШЕ ОЖИДАЕМОГО, ХУЖЕ ВОЗМОЖНОГО

Рост автопарка вовсе не означает пропорционального роста спроса на моторное топливо. Количество легковых автомобилей, по данным Автостата, за период 2010–2017 годов выросло на 9,3 млн единиц, то есть на 28%. А спрос на бензин за тот же период, по данным Минэнерго, увеличился с 33,6 млн тонн до 35,1 млн тонн, а на дизельное топливо упал с 38,9 млн тонн до 33,1 млн тонн. Притом в 2015 году спрос на бензин впервые за 15 лет начал снижаться – до 35,4 млн тонн (на 1,3%). Многие специалисты в тот период ожидали дальнейшего снижения в течение последующих лет. Например, аналитики Yugon Consulting предполагали, что в 2017 году спрос упадет до 32,7 млн тонн. И хотя в реальности показатели прошлого года оказались существенно лучше ожидаемых, они все еще отстают от докризисных.

Очевидно, что дело не только в увеличивающейся экономичности автотранспорта. Потребитель остро реагирует на изменения в экономике. За время кризиса 2014–2016 годов, по данным участников рынка, средний чек на автозаправках снизился на 30%. Автомобилисты стали реже запрашивать и покупать меньше сопутствующих товаров.

Спрос на топливо определялся и иными факторами. Здесь и «обоюдоострые» санкции, из-за которых снизилась деловая активность, а транспортные потоки перераспределились. Не будем забывать и о том, что часть большегрузов и автобусов была переведена на газомоторное топливо. Оно значительно дешевле дизеля

и бензина, что также негативно сказалось на размере среднего чека.

Рост экономики в 2017 году принес с собой рост спроса на топливо. Он составил скромные 1–2%. Но и этого хватило, чтобы создать проблему для рынка.

ТРИ ПРИЧИНЫ ДЛЯ РОСТА

Во время кризиса цены на моторное топливо росли неравномерно. В 2014 году инфляция в России превысила 11%, а бензин подорожал на 8%. В 2015-м инфляция оказалась выше 12%, но бензин подорожал всего на 3,5%. Только в 2016-м показатели выровнялись: инфляция – 5,5%, бензин растет на 6%. Но в 2017-м инфляция 2,5%, при этом бензин дорожает сразу на 7,8%.

По данным Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), в 2013 году в России было продано около 3 млн автомобилей всех типов, в 2014-м – 2,6 млн, в 2015-м – 1,44 млн, в 2016-м – 1,4 млн. С марта 2017 года спрос на новые автомобили начал расти. Всего в 2017-м продажи увеличились до 1,6 млн

Можно выделить три основные причины произошедшего. Во-первых, сказалось прошлогоднее сдерживание цен. Во-вторых, производство бензинов и зимнего дизельного топлива в среднем по рынку незначительно снизилось на фоне увеличившегося спроса. Так, если в 2016 году российские нефтеперерабатывающие заводы, по данным Минэнерго, произвели 40 млн тонн автобензина, то в 2017-м этот показатель составил 39,2 млн тонн. Не последнюю роль в этом сыграли внеплановые остановки на некоторых НПЗ. В-третьих, сказался рост акцизов. В 2015 году акциз на тонну бензина составлял 5,53 тыс. рублей, в 2016-м этот показатель подскочил до 9,5 тыс. рублей, а в 2017-м – до 10,13 тыс. рублей. То есть за данный период акциз на бензин увеличился на 3,5 руб./литр. Эта сумма (плюс НДС) автоматически повышала цену литра на заправке.

Чтобы справиться с резким ростом цен в 2017 году, продажи бензинов через биржу в 2017-м были увеличены с 30 тыс. тонн до 50 тыс. т/сут. Это сняло значительную долю рисков, связанных с возможным дефицитом топлива на внутреннем рынке. Федеральная антимонопольная служба посчитала, что к концу 2017 года рынок уже отыграл накопленный негатив из-за дисбаланса спроса и предложения. Более того, предполагалось, что им отыграно даже грядущее повышение акцизов. Планирова-

лось, что в 2018-м цены на топливо будут расти в пределах инфляции.

Неожиданно в мае грянул ценовой кризис.

ПЕРЕСТУПАЯ ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ПОРОГИ

Разговоры о возможном резком росте цен на бензин и дизельное топливо начались в начале текущего года. Но большая часть экспертного сообщества и ФАС отметили, что повода для резкого повышения нет. Все в пределах инфляции и, возможно, грядущего повышения акцизов. В начале 2018 года акцизы выросли еще на 50 коп./литр. И еще на 50 копеек они должны были подняться с 1 июля текущего года.

До мая ситуация выглядела достаточно стабильной. Но в мае цены поползли вверх. И 92-й бензин перешагнул важный психологический порог в 40 руб./л. В ряде регионов оптовые цены достигали 50 тыс. руб./т. Это примерно равно 37,5 руб./л. Очевидно, что при таком уровне опта ожидать низкой цены на стеле было бы странно.

Первыми, по традиции, цены начали взвинчивать независимые игроки, в то время как два крупнейших нефтепереработчика дольше всех сдерживали цены на своих заправках.

Начались ожидаемые спекуляции на тему, что цена на бензин в России растет и при дешевеющей, и при дорожающей нефти. Хотя, если не заниматься популистским смешением цен в долларах и в рублях, а посмотреть исключительно на долларовое выражение, цены на бензин у нас, безусловно, снизились. Отчего-то это не радует автолюбителей. Вероятно, оттого, что национальная валюта в нашей стране – рубль.

По данным РИА Рейтинг, Россия занимает почетное третье место среди европейских стран по дешевизне бензина (после Казахстана и Белоруссии). Если же оценивать не в абсолютных величинах, а в относительных, то есть учитывающих средние зарплаты, Россия традиционно располагается в середине списка. На равном удалении как от весьма состоятельного Люксембурга, так и от крайне нищей Украины.

Если же рассмотреть не только Европу, а весь мир, то, по версии Bloomberg, Россия находится на десятом месте по дешевизне топлива. Притом такая нефтедобывающая страна, как Норвегия, расположилась на втором месте по дороговизне топлива.

Стабильный рост нефтяных котировок привел к тому, что за прошедший год цены на бензин поднялись у большинства стран – независимо от наличия собственной добычи. То есть сам по себе рост цен не является чем-то аномальным и неожиданным. Аномальной была динамика роста.

НЕ УКРЕПЛЯТЬСЯ!

За время кризиса «черное золото» в нашей стране держалось в тесном коридоре 3 тыс. ± 300 руб./барр. Лишь в начале 2016 года ей удалось ненадолго донырнуть до отметки 2,3 тыс. руб.

Изначально курс был привязан к производному от цены на нефть и курса доллара, заложенных в бюджете. То есть нефть дешевле – рубль дешевле, чтобы заложенная в бюджет рублевая цена на баррель сохранялась. Таким образом, если в бюджете на текущий год заложена цена нефти в \$40/барр, а курс доллара – 65 рублей, то рублевая цена на нефть должна быть 2,6 тыс. Но в реальности все оказалось иначе. Ведь Центробанк отправил рубль в свободное плавание.

С середины 2017 года цены начали расти. И не только в долларовом выражении. За прошедший год нефть подорожала примерно на 2 тыс. рублей. Из этой суммы 1 тыс. рублей – это результат резкого ценового скачка за апрель-май 2018 года. В какой-то момент нефть приблизилась к отметке в 5 тыс. рублей за баррель, установив тем самым абсолютный рекорд. Сейчас она «всего» на 2 тыс. рублей дороже целевого бюджетного показателя.

Рост автопарка вовсе не означает пропорционального роста спроса на моторное топливо. Количество легковых автомобилей, по данным Автостата, за период 2010–2017 годов выросло на 9,3 млн единиц, то есть на 28 %. А спрос на бензин за тот же период, по данным Минэнерго, увеличился с 33,6 млн тонн до 35,1 млн тонн, а на дизельное топливо упал – с 38,9 млн тонн до 33,1 млн тонн

Масла в огонь подлил тот факт, что рубль, вместо того чтобы укрепиться на фоне растущей нефти, в начале апреля стремительно покинул коридор в 55–57 рублей за доллар и остановился на уровнях 61–63 рубля за доллар.

И как только нефть начала бить рекорды, цены на заправках устремились ввысь. Но эти два фактора на первом этапе почти никто не связал. Вместо этого большинство экспертов и профильных чиновников вновь посчитали главным виновником нехватку нефтепродуктов на внутреннем рынке. ФАС даже выдала предупреждение «Роснефти» в связи со снижением объемов продаж нефтепродуктов.

Действительно, тот же ЛУКОЙЛ нарастил экспорт. Но показатели «Роснефти» были достаточно позитивными для внутреннего рынка. А «Газпром нефть» в первом квартале и вовсе почти весь бензин направила на внутренний рынок. На экспорт в дальнейшем зарубежье ушло всего 30 тыс. тонн. Для сравнения: куда менее востребованного в нашей стране дизельного топлива компания направила на экспорт 820 тыс. тонн. Более того, производство бензина в первом полугодии выросло, по данным ЦДУ ТЭК,

на 2,2% (до 19,2 млн тонн), а дизельного топлива – на 1,3% (до 38,4 млн тонн). В июне рост производства бензина составил 0,6% (3,37 млн тонн).

Государство, считая основной причиной роста цен нехватку топлива на внутреннем рынке, попыталось воспользоваться испытанным методом – увеличением объемов, торгуемых на бирже. Но на этот раз баланс спроса и предложения не был главной причиной возникшей проблемы.

ПРЯМО ПО КУРСУ – ИДЕАЛЬНЫЙ ШТОРМ

В действительности рынок оказался в ситуации идеального шторма. Нефть в чистом виде занимает 5–10% в цене бензина (сейчас порядка 4 рублей). Но она тянет за собой проблему экспортной альтернативы: рост цен на нефтепродукты на мировом рынке влияет на их рост в России. В то же время сказалась и проблема отложенной инфляции. Также рынок еще раз отреагировал на чрезмерный рост акцизов. Вероятно, некоторую роль в ценовом кризисе сыграло то, что в самый ответственный момент происходило формирование нового состава правительства, что, по всей видимости, повлекло за собой ослабление контроля над рынком. Но что еще важнее, на ситуации самым негативным образом сказались бюджетная политика государства и действия Центробанка.

Точкой отсечения для государственного бюджета в текущем году являются \$40/барр. Но цена на нефть куда выше запланированной. А курс доллара напротив – довольно близок к бюджетному показателю. Теоретически курс доллара можно было бы свободно снизить до 40 рублей. Понятно опасение «а вдруг нефть опять резко подешевеет». Также понятно желание накапливать сверхприбыли. Но не в ущерб реальной экономике.

Кстати, заметим, что руководство страны достаточно быстро осознало комплексный характер грянувшего ценового кризиса. Поэтому уже к концу мая было предложено понизить акцизы. С 1 июня акцизы снизились примерно на 2,25 руб./л. Но величина акцизов все равно осталась значительно выше докризисного уровня. Хотя никакой необходимости в подобной нагрузке уже нет, так как те же деньги бюджет может получить просто за счет пересмотра целевой цены на нефть, как это было сделано в середине прошлого года. Иными словами, акцизы смело можно снизить до докризисного уровня – еще на 2–2,5 руб./л.

Правительство, по всей видимости, выбрало умеренную стратегию по выходу из сложившейся ситуации: давать отрасли не все и сразу, а воздействовать отдельными мерами (и полумерами), надеясь на положительный результат. Но так как проблема носит комплексный характер, одним незначительным снижением акцизов не обойтись. Тем более, что ничего не сделано с раздутыми рублевыми ценами на нефть.

Очевидным решением была бы корректировка курса доллара – хотя бы до 55 рублей. Это не повредило бы бюджету, зато снизило бы привлекательность экспорта,

что в свою очередь сняло бы давление на оптовые цены. А цены на заправках не только стабилизировались бы, но и получили бы повод снизиться.

Резкий рост цен не нужен никому из участников рынка – ни продавцам, ни покупателям. Дальнейший рост приведет к снижению начавшего было восстанавливаться после кризиса спроса. А вместе с этим вновь снизится средний чек на заправке. Прибыли поставщиков упадут. Полагаем, они в этом нисколько не заинтересованы. Даже нынешний уровень цен ставит под удар брендированные, а значит, наиболее дорогие виды топлив. Потребитель начинает экономить, выбирая между более дорогим АИ-95 с очищающими присадками и обычным и более дешевым АИ-95.

По версии Bloomberg, Россия находится на десятом месте по дешевизне топлива. Притом такая нефтедобывающая страна, как Норвегия, расположилась на втором месте по дороговизне топлива

На эту тему в начале июня в рамках Международного финансового конгресса поспорили председатель правления «Газпром нефти» Александр Дюков и глава Центробанка Эльвира Набиуллина. По словам Александра Дюкова, на ЦБ лежит значительная доля вины за рост цен на бензин в России, так как курс рубля к доллару вовремя не изменился. Эльвира Набиуллина на это ответила тем, что устанавливать цены по экспортной альтернативе неправильно, так как компания несет издержки в рублях, а издержки эти не выросли. Она подчеркнула, что для регуляции внутренних цен на нефть есть система налогов и экспортных пошлин. И можно было бы с ней согласиться, если бы российский рынок не был частью мирового рынка. А еще – если бы изменения в налоговой нагрузке, которыми предлагают сдерживать дальнейший рост цен на бензин и дизтопливо, неминуемо не ударили бы по рентабельности нефтепереработки. Так, в ходе обсуждения мер по защите внутреннего рынка в условиях ценового кризиса предлагалось повысить экспортную пошлину на нефтепродукты. Большой вопрос: как это связывается с положениями налогового маневра, который предполагает обнуление экспортной пошлины?

Также мысль о курсе национальной валюты как важном факторе роста цен на бензин и дизельное топливо поддержал и глава «Роснефти» Игорь Сечин. Хотя, с обывательской точки зрения, оба руководителя крупных нефтяных компания должны выступать обеими руками за высокие цены и существующий курс национальной валюты.

ТОПЛИВНАЯ АЛЬТЕРНАТИВА

Кстати, в плане перспектив российского рынка моторных топлив в условиях резкого роста цен вполне показателен пример соседней Украины. Там цены на бензин и дизельное топливо который год неудержимо рвутся вверх, а благосостояние населения за ними не поспевает. Многие автовладельцы вынуждены либо сокращать количество поездок, либо ставить на автомобили газомоторное оборудование. Порядка 85% всего пропан-бутана на Украине сегодня используется в качестве моторного топлива. Это колоссальный показатель.

Ценовой кризис на российском рынке можно считать весьма масштабной пиар-акцией газомоторного топлива. Экономия от перевода автомобиля на пропан-бутан выросла с 9 до 18 руб./л. Ведь цены на газ растут не так угрожающе.

Но в то же время топливная альтернатива – это один из важных элементов топливной безопасности на российском рынке. Ведь производство сжиженных углеводородных газов (пропан-бутана) у нас растет, а по запасам метана наша страна – один из лидеров. Странно не использовать подобные преимущества. Программы газификации транспорта сегодня активно реализуются.

Замещение нефти газом на транспорте – разумный шаг. Особенно на грузовиках, автобусах и такси, которые тратят бензина и дизельного топлива больше среднего. Свою положительную роль для простого автомобилиста могут сыграть и двутопливные легковые автомобили. Тем более, что сейчас на нашем рынке они начали появляться в заводском исполнении.

ПОМОГИ СЕБЕ САМ

Сам автозаправочный бизнес в условиях кризиса не является исключительно пассивным наблюдателем, ожидающим, когда государство решит возникшие проблемы. Он может повысить стабильность своего положения за счет сектора сопутствующих товаров и услуг. Ставка на одно лишь моторное топливо является изначально проигрышной.

Текущий ценовой кризис красноречиво продемонстрировал, что нужно учитывать курс национальной валюты и цену на нефть – она не должна чрезмерно расти в рублевом эквиваленте

Собственно, последние семь лет стали временем активной трансформации автозаправочного бизнеса. Новая АЗС – это либо автоматическая станция, либо кафе и магазин, для которых топливо является лишь методом привлечения покупателя. Роль сопутствующих товаров все возрастает. И в сложившихся тяжелых для отрасли

ФОБОС
ШАРОВЫЕ КРАНЫ

25
лет

www.fobosarm.ru

Реклама

условиях они могут стать средством сохранения прибыли даже при снизившейся марже на бензине и дизельном топливе. К примеру, в 2017 году, как следует из годового отчета компании, доля сопутствующих товаров и услуг в валовой марже розничного бизнеса «Роснефти» достигла 16%.

Притчей во языцех стал 1 млрд рублей, которые «Газпром нефть» заработала за первую половину 2016 года на кофе. В прошлом году «Газпром нефть» выручила за кофе 2,7 млрд рублей.

Последнее исследование холдинга «Ромир» показывает, что сопутствующие товары и услуги стали реальным фактором, влияющим на выбор заправки. Так, для 27% опрошенных при выборе АЗС оказалось важным наличие там сопутствующих товаров, а для 19% – наличие кофе.

При этом кофе, вода, хот-доги – это высокомаржинальные товары. Если их доля в выручке автозаправщика достаточно велика, он становится менее зависимым от колебаний оптовых цен на моторное топливо. Даже если оптовая цена резко подскочит, если возникнет локальный дефицит, благодаря «сопутке» владелец АЗС получает возможность, не повышая резко цену на бензин и дизельное топливо, сохранять прибыльность предприятия.

Наиболее незащищенными в условиях нынешнего ценового кризиса оказались автозаправочные предприятия, которые до сих пор работают в устаревшей парадигме, воспринимая топливо как основной и единственный товар. Такие предприятия автоматически лишают себя

необходимой в тяжелых условиях финансовой подушки безопасности.

ТОПЛИВНЫЙ МНОГОГРАННИК

Таким образом мы видим, что надежное снабжение внутреннего рынка моторным топливом – это задача многогранная. Она включает в себя не только необходимость контролировать физические объемы производства и поставки на биржевые площадки.

Текущий ценовой кризис красноречиво продемонстрировал, что нужно учитывать курс национальной валюты и цену на нефть – она не должна чрезмерно расти в рублевом эквиваленте. Также стоит более внимательно следить за последствиями роста налоговой нагрузки. Особенно, когда причин для ее роста уже нет. В этой связи не надо бояться оперировать базовыми показателями, заложенными в бюджет, – увеличение предполагаемой цены «черного золота» в нынешних условиях легко компенсирует любое выпадение планировавшихся доходов от акцизов на бензин и дизтопливо.

Надо развивать более дешевую топливную альтернативу. Это позволит в случае ценового кризиса избежать резкого роста себестоимости товаров и услуг с высокой топливной составляющей.

И, наконец, необходимо принимать меры для роста реальных доходов населения. Это, пожалуй, важнее курсовых разниц и корректировки налоговой нагрузки. Ведь низкая платежеспособность покупателя – это беда для любого бизнеса. ❗