

ТОПЛИВНЫЙ РЫНОК УКРАИНЫ: И АКЦИЗЫ, И ПОШЛИНЫ НА ИМПОРТ



Украинский рынок нефтепродуктов де-юре не подлежит государственному регулированию, однако де-факто находится в поле постоянного правительственного надзора. Рост акцизов на бензины и ДТ предполагает автоматическое их включение в стоимость нефтепродуктов в рознице, поскольку они являются постоянными затратами (см. «Изменение акцизов»).

Вместе с тем, властям было важно не допустить повышения розничных цен. Так, за день до отмены моратория, 30 августа, министр энергетики Юрий Бойко заявил о том, что повышение акцизов не должно отразиться на розничных ценах. Министр убежден, что нефтетрейдеры должны компенсировать затраты за счет снижения маржи, которая, по данным чиновника, составляет \$220–240 на тонне.

Трейдеры с такой постановкой вопроса не согласны. По их мнению, политика искусственного сдерживания цен в первой половине 2011 года на фоне растущих котировок нефти привела к убыткам торговцев, компенсировать которые они начинают только сейчас. А значит, ресурсов для абсорбирования новых акцизных ставок за счет снижения маржи нет. Единственное, с чем согласились участники рынка, так это отсрочить повышение цен до конца сентября, так как в августе были накоплены приличные запасы топлива.

Впрочем, рост акцизов — важная, но не ключевая проблема рынка. Участники рынка не сопротивлялись повышению фискального бремени, поскольку акцизы на нефтепродукты в Украине объективно ниже, чем в большинстве европейских государств. Да и на фоне стабилизации цен на нефть к концу лета рост акцизов не станет причиной взрывного роста цен.

Новые ставки акцизов для бензинов и дизтоплива в Украине вступили в силу с 1 сентября. Соответствующие поправки в Налоговый кодекс были приняты еще в прошлом году, однако правительство вынуждено было отложить их реализацию на фоне галопирующей цены нефти и соответственного роста стоимости нефтепродуктов.

Стабилизация мировых цен дала повод не продлевать мораторий на рост акцизных ставок. Потребность в новых бюджетных вливаниях критична для успешного проведения футбольного чемпионата Евро-2012. Активизация дорожных работ невозможна без постоянного финансирования, источником которого как раз и является топливный акциз. Повышение акцизов было практически безальтернативным, несмотря на то, что их рост повлечет рост стоимости топлива в рознице, тогда как спрос на нефтепродукты и без того находится на критически низком уровне.

Но настоящая бомба, заложенная в основу топливной инфляции в Украине, это возможное введение пошлин на импортные нефтепродукты — вопрос, ставший квинтэссенцией «холодной войны» между правительством, нефтепереработчиками и импортерами.

Изменение акцизных ставок на нефтепродукты с 1 сентября 2011 г.

Топливо	Новый акциз	Старый акциз	% изменения
Бензины	182	132	37,9
ДТ (сера >0,2%)	90	60	50
ДТ (сера 0,2–0,035%)	69	39	76,9
ДТ (сера 0,005–0,0353%)	62	32	93,8
ДТ (сера <0,005%)	42	22	90,9

Источник: Минэнергоугля

Куда больше участников рынка заботит вопрос возможного введения пошлин на импорт нефтепродуктов. В конце августа эту тему вновь поднял профильный министр и главный лоббист пошлин — компания «ТНК-ВР Коммерс».

Наказание бездействием

Идея введения пошлин на импорт нефтепродуктов не нова. Эта тема спровоцировала настоящую войну сторонников и противников пошлин в СМИ зимой-весной этого года. Первый раунд тогда выиграла импортеры: премьер-министр Николай Азаров в марте публично отказался от идеи введения пошлин ввиду того, что это приведет к подорожанию топлива на рынке.

Это заявление стало неприятной новостью для владельцев украинских НПЗ, которые утверждали обратное — мол, причиной ценовой дискриминации потребителя как раз и является политика импортеров топлива. И переработчики «наказали» правительство бездействием — в буквальном смысле слова.

Фактически на обеспечение украинского рынка нефтепродуктами работает только один из шести местных НПЗ — Кременчугский («Укртатнафта»), да и тот показывает убытки (порядка \$50 млн за первое полугодие 2011 г.), а также маломощный Шебелинский ГПЗ, входящий в структуру НАК «Нафтогаз Украины».

Завод в Лисичанске, принадлежащий ТНК-ВР, работает по толлинговой схеме, отправляя почти всю произведенную продукцию в Россию. Так, согласно производственному плану, Лисичанский НПЗ планирует переработать в сентябре 410 тыс. тонн нефти, из которых 370 тыс. тонн,

или 90%, — по давальческой схеме.

Давно никто не вспоминает и о запуске Одесского НПЗ, принадлежащего ЛУКОЙЛу. Предприятие простаивает больше двух лет, не имея возможности получать российскую нефть по Приднестровским магистральным трубопроводам. Еще в 2009 году по ним была пущена азербайджанская нефть для потребностей Кременчугского НПЗ, принадлежащего финансово-промышленной группе «Приват» (контроль над заводом оспаривает «Татнефть»).

Контролируемые тем же «Приватом» НПЗ в Надворной и Дрогобыча всецело зависят от запуска трубы Одесса–Броды в аверсном направлении. По ней также должна пойти азербайджанская нефть. Уже закуплены пробные партии нефти, и проект должен вот-вот стартовать. В ожидании пуска этих заводов правительство постоянно откладывает введение новых топливных стандартов, соответствующих Евро-4. Жизнь стандартам Евро-2 и Евро-3 продлена до 31 декабря текущего года.

Фактически в законсервированном состоянии находится и Херсонский НПЗ.

Искаженная структура нефтепродуктообеспечения в Украине и угроза дефицита топлив спровоцировала рост импорта на рынке с традиционных 40% до 60% в июле-августе текущего года. Это дало еще один повод нефтепереработчикам говорить о небывалой экспансии импорта на украинский рынок.

Нет пошлин — нет переработки?

По мнению руководителей «ТНК-ВР Коммерс», управляющей активами российско-британ-

ской компании в Украине, перерабатывать нефть в этой стране не-

Рост акцизов — важная, но не ключевая проблема для рынка Украины. Его участники не сопротивлялись повышению фискального бремени

выгодно, а вся прибыль оседает в розничной торговле нефтепро-

Куда больше участников рынка заботит вопрос возможного введения пошлин на импорт нефтепродуктов

дуктами. Нефтепродукты, выпущенные в Украине, просто не вы-

Искаженная структура нефтепродуктообеспечения в Украине и угроза дефицита топлив спровоцировала рост импорта

держивают конкуренции с импортными аналогами из Белору-

Представительство в РФ и СНГ
Кавотэк СиАйЭс, ООО



- Автоматизированные установки слива-налива нефтепродуктов и сжиженного газа, установки тактового налива (On-Spot) — **Cavotec Meyerinck**;
- Комплексные решения по огнезащите технологического оборудования **PROTEGO®**: трубные огнепреградители, дыхательные и вентиляционные клапаны, резервуарное оборудование;
- Системы дистанционного управления **Cavotec Micro-control** во взрывобезопасном исполнении;
- Электрические разъёмы **Cavotec Connectors** для эксплуатации во всех климатических условиях;
- Кабельные и шланговые барабаны, токосъёмники **Cavotec Alfo, Cavotec Specimas**;
- Кабельные цепи **Brevetti Stendalto**;
- Системы автоматической швартовки **Cavotec MoorMaster**.



142703, Московская обл.,
г. Видное, ул. Школьная, д. 84а, оф.206
тел.: +7 (495) 663-91-97, +7 (495) 663-91-99,
факс: +7 (495) 663 91 98
e-mail: info.ru@cavotec.com

си, России, Литвы, Польши, Казахстана и Румынии. Причем не только по качеству, но и по цене.

Нефтепродукты, выпущенные в Украине, не выдерживают конкуренции с импортными аналогами не только по качеству, но и по цене

Здесь стоит провести разграничение между нефтепродуктами, поступающими из стран-членов Таможенного союза и европейских государств. Так, Бела-

Украинский рынок нефтепродуктов не имеет запаса прочности. Простой НПЗ и давальческие схемы делают рынок крайне уязвимым

русь и Россия пользуются привилегией отсутствия экспортных пошлин на нефть (в сентябре —

Введение общих фиксированных пошлин на импортные нефтепродукты даст неоправданное преимущество переработчикам

\$444/т), тогда как украинские НПЗ закупают нефть с учетом этой пошлины.

Данное преимущество не касается литовских, польских или румынских нефтепродуктов. Несмотря на это, весной правитель-

Отсутствие пошлин как таковых дает слишком весомые козыри импортерам. Необходим компромиссный вариант

ство вводило пошлины в размере 130 евро/т для бензинов и 80 евро/т для ДТ вне зависимости от

Плавающие пошлины все же будут введены, причем коснется это исключительно топлив, импортируемых из стран-членов Таможенного союза

страны происхождения топлив. Естественно, это вызывало жест-

кую критику со стороны трейдеров, торгующих, к примеру, топливом Orlen Lietuva.

Второй спорный момент — размер пошлин. Экспортная пошлина на российскую нефть имеет плавающее значение, а значит, и размер неконкурентного преимущества изменяется. Это делает несостоятельной идею о введении фиксированной ставки пошлины.

И, наконец, последнее: для того чтобы ввести защитную пошлину, необходимо доказать не только факт наличия неконкурентного преимущества, но и факт его использования компаниями, ввозящими нефтепродукты, произведенные в странах Таможенного союза. В противном случае пошлины являются не защитной мерой, а способом заглянуть в кошелек фирмам-импортерам.

Еще в начале января 2011 года Межведомственная комиссия по международной торговле приняла решение о начале специального расследования в отношении увеличения объемов импорта нефтепродуктов в Украине: дело движется к обвинительному по отношению к импортерам вердикту комиссии.

В ТНК-ВР в этой связи открыто заявляют, что крайней, но возможной ответной мерой станет остановка Лисичанского НПЗ. Экономический шантаж правительства? В любом случае, нельзя не признать того, что ситуация на рынке сложилась действительно нездоровая.

Больше никаких моральных ограничений

Можно сколько угодно рассуждать о причинах бедственного положения, в котором оказалась сегодня украинская нефтепереработка, но проблемы это не решит. Когда из топливного баланса страны исчезли лисичанские нефтепродукты, ситуация стала действительно угрожающей. У рынка фактически нет никакого запаса прочности.

Чем это может грозить, продемонстрировала история с остановкой Мозырского НПЗ на

плановый ремонт весной этого года — рынок испытал серьезный дефицит бензина А-92, чем вызвал серьезное недовольство потребителей. Компенсировать снижение импортных поставок украинские заводы не смогли, а возможно просто не захотели.


Рынок, в самом деле, оказался в критической зависимости от импорта. Для того чтобы наладить отношения с переработчиками, правительству, вероятно, действительно придется пойти на введение пошлин: ветер дует в паруса приверженцев тарифных ограничений импорта.

Сдерживающим фактором для кабина служило не только сопротивление импортеров и боязнь всплеска цен и дефицита, но, очевидно, и опасения резкой реакции России, Беларуси и Казахстана на введение пошлин. Такие действия украинского руководства были бы восприняты как недружественные.

До тех пор пока Украине удавалось заигрывать с Россией по вопросу ее участия в Таможенном союзе, не говоря ни внятного «да», ни категоричного «нет», вопрос пошлин находился в подвешенном состоянии. Сентябрьское обострение российско-украинских отношений и обмен «любезностями» между президентами снимают любые подобные ограничения.

С большой долей вероятности можно предположить, что пошлины на импортные нефтепродукты все же будут введены, причем коснется это исключительно топлив, импортируемых из стран-членов Таможенного союза. А размер пошлины будет увязан с размером экспортной пошлины на российскую нефть.

Компромиссный вариант пошлин может устроить и украинских переработчиков, которые получат возможность на равных конкурировать с российскими и белорусскими НПЗ, и импортеров, которые переориентируются на литовские, польские и румынские нефтепродукты.

В выигрыше останутся все, включая потребителя, который будет защищен от очередного всплеска цен и угрозы дефицита топлива? 



25-28 октября 2011

НЕФТЬ. ГАЗ. ХИМИЯ

13-я межрегиональная выставка технологий и оборудования для нефтяной, газовой и химической промышленности

Официальная поддержка:

Правительство Пермского края,
Администрация города Перми,
Торгово-промышленная палата Пермского края

Профессиональная поддержка:

Представитель президента
ОАО «Лукойл» в Пермском крае,
Региональное объединение работодателей
Пермского края «Сотрудничество»



ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР
ПЕРМСКАЯ ЯРМАРКА

Место проведения
Специализированный
выставочный комплекс
«Пермская ярмарка»

614077, Россия, Пермь,
бульвар Гагарина, 65
(+7 342) 262-58-58
www.expoperm.ru

Время работы выставки
25 октября: 12.00-18.00
26-27 октября: 10.00-18.00
28 октября: 10.00-15.00