



# Кризис, которого не было

## Смягчение противоэпидемиологических мер привело к резкому росту спроса на топливо

АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ

Заместитель генерального директора Института национальной энергетики

Первая половина лета принесла с собой не только ослабление противоэпидемиологических мер, но и рост цен на моторное топливо. Стремительно пошли вверх биржевые котировки АИ-95, достигнув рекордных отметок. Это в свою очередь породило опасения, что приближается ценовой кризис, сродни тому, с которым российский рынок столкнулся в мае 2018 года. И хотя повод опасаться такого развития событий был вполне реальным, кризис так и не случился.

### ПОЧЕМУ НАСЕЛЕНИЕ ШУТИТ

Конструктивное рассмотрение любого кризиса – полезное занятие, которое не требует специальных пояснений. Кризис – это новый опыт, который (в идеале) позволяет оценить сильные и выявить слабые места системы, а также дает повод провести необходимые усовершенствования.

Но в чем может быть ценность рассмотрения кризиса, возникновения которого многие боялись, но который при этом так и не случился? Ровно в том же – в оценке на-

дежности системы, в выявлении сильных и слабых мест. Если система в тяжелой ситуации сработала правильно, в рамках заданных параметров, то не стоит проходить мимо этого явления, стоит рассмотреть его, чтобы избежать в следующий раз несвоевременных криков: «Волки! Волки!» Пускай даже кричавшие, в отличие от пастушка из детской сказки, совершенно искренне верили, что пытаются кого-то предупредить.

Розничный рынок моторных топлив – одна из главных болевых точек для граждан нашей страны. Во-первых, моторное топливо входит в число самых востребован-

ных товаров народного потребления. Во-вторых, цена этого товара влияет на себестоимость широкого спектра продуктов. В-третьих, Россия – нефтедобывающая страна с колоссальным парком перерабатывающих мощностей, и население склонно задаваться вопросом о справедливости того уровня цен на бензин и дизельное топливо, который наблюдается на отечественном рынке. Как правило, людей обескураживает отсутствие видимой ими зависимости движения цен на нефть и цен на бензин.

Эта ситуация порождает многочисленные шутки в стиле «нефть дорожает – бензин дорожает, нефть дешевеет – бензин дорожает; будь целеустремленным, как бензин». В данном случае взгляд простого потребителя на проблемы внутреннего рынка понятен, но лишь частично справедлив. К примеру, несправедливо сравнивать движения долларовых цен на нефть и рублевых – на моторное топливо. Так, в течение кризиса 2014–2016 годов смесь Brent в основном оставалась в пределах коридора 2,7–3,3 тыс. руб./барр, хотя в долларовом выражении она демонстрировала динамичное движение в диапазоне \$29–112 за барр.

Кроме того, значительная часть потребителей склонна сравнивать российские реалии с наиболее привлекательными сторонами арабских нефтедобывающих стран. О них ходят многочисленные легенды, воспевающие дешевизну нефтепродуктов на местных рынках. При этом мало кто склонен сравнивать российские реалии с, допустим, норвежскими. Хотя Норвегия – один из мировых лидеров нефтяной отрасли, а на душу населения здесь добывается в 35 раз больше «черного золота», чем в России. По всей видимости, происходит это из-за того, что норвежские автомобилисты традиционно платят за топливо одну из самых высоких цен в мире. По данным Global Petrol Price, Норвегия занимает по цене бензина 161-е место из 164. Россия в том же рейтинге находится на 29-м месте.

**Как правило, людей обескураживает отсутствие видимой ими зависимости движения цен на нефть и цен на бензин. Эта ситуация порождает многочисленные шутки в стиле «нефть дорожает – бензин дорожает, нефть дешевеет – бензин дорожает; будь целеустремленным, как бензин»**

Но, с точки зрения конечного потребителя, главное не абсолютные, а относительные цифры. К примеру, по данным РИА Рейтинг, Украина – четвертая страна Европы по дешевизне бензина. Более того, топливо в этой стране еще и подешевело за первые шесть месяцев текущего года на 22,1%. Но местное население эти факты

вряд ли сильно радуют, так как по доступности бензина Украина абсолютный аутсайдер, занимающий 30-е место из 30. Россия по этому показателю занимает 20-е место. А в прошлом году она была на 17-м.

Собственно, падение реальных доходов – один из важнейших факторов, которые заставляют население остро реагировать на любое предположение о возможном резком росте цен на бензин. А поводы беспокоиться в текущем году действительно были.

## БЕНЗИН НА МАКСИМУМАХ

Первоначально опасения были связаны со способностью российских нефтяных компаний обеспечить внутренний рынок нефтепродуктов и при этом соблюсти условия сделки ОПЕК+. Как показала практика, опасения оказались беспочвенными. Но в середине июня произошло событие, которое действительно заставило рынок всколыхнуться.

**В течение кризиса 2014–2016 годов смесь Brent в основном оставалась в пределах коридора 2,7–3,3 тыс. руб./барр, хотя в долларовом выражении она демонстрировала динамичное движение в диапазоне \$29–112/барр**

Биржевой индекс бензина АИ-95 по итогам торгов на Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже (СПбМТСБ) превысил 56 тыс. руб./т. Это был рекорд, самый крупный показатель за весь период наблюдений на СПбМТСБ. Но, что еще хуже, АИ-95 на этом не остановился и продолжил рост.

Уже 18 июня была зафиксирована пиковая отметка – 57,3 тыс. руб./т. Впрочем, на следующий день бензин немного подешевел – до 57,2 тыс. руб./т. Затем он потерял еще 1,5 рубля. Но после этого опять устремился к новым рекордам. Пока, наконец, 3 июля не достиг нового пика – 59,6 тыс. руб./т. Чтобы понять, насколько это много, заметим, что данный показатель примерно соответствует 44,7 руб./л.

Первыми тревогу традиционно забили представители независимых АЗС. В России, по данным Федеральной службы государственной статистики, порядка 29,7 тыс. заправок различного типа. На 26 тыс. станций можно заправить автомобиль бензином и дизельным топливом. К числу независимых относится примерно две трети от этого количества. При этом через них конечному потребителю реализуется лишь 30–40% моторного топлива. Средний уровень прокачки на станцию у независимых игроков существенно ниже, чем у сетей, принадлежащих ВИНК. В силу этих причин многие неза-



висимые игроки, действительно, более уязвимы к штормам на рынке, чем их коллеги из крупных нефтяных компаний. Оговоримся, что есть и весьма эффективно работающие независимые АЗС, которые отличаются значительной устойчивостью к любым кризисным явлениям. Но их меньшинство.

**При этом мало кто склонен сравнивать российские реалии с, допустим, норвежскими. Хотя Норвегия – один из мировых лидеров нефтяной отрасли, а на душу населения здесь добывается в 35 раз больше «черного золота», чем в России**

Представители независимых игроков начали жаловаться на дороговизну оптовых цен, которая, в самом деле, приближалась к ценам розничным. Работать в таких условиях было крайне тяжело.

Ситуация усугублялась последствиями противоэпидемиологических мер. Весной сократились деловая активность и мобильность населения, а с ними упал спрос на моторное топливо. В апреле потребление бензина снижалось до 45%. И без того невысокие объемы суточной прокачки у многих АЗС просто обнулились. При этом поставки моторного топлива как на внутренний рынок, так и на экспорт были в основном убыточны.

Высокие биржевые индексы невольно вызвали в памяти антирекорды мая и октября 2018 года, когда в нашей стране случился самый масштабный ценовой

кризис на российском рынке моторного топлива за последние десять лет. Многие эксперты и часть участников рынка начали опасаться повторения случившегося тогда резкого роста цен – с 38 до 42,5 руб./л АИ-92.

Но при некоторой схожести события двухлетней давности всё же радикально отличались от происходящего сегодня. Ценовой кризис 2018 года произошел из-за идеального шторма. В одной точке сошлось сразу несколько неблагоприятных факторов: резко подорожала нефть (с \$67/барр в январе до \$80 в мае), не менее резко рубль подешевел к доллару. Эти два фактора можно назвать основными, так как только из-за их сочетания в течение весны 2018 года «черное золото» рекордно подорожало на 1 тыс. руб. – до 5 тыс. руб./барр. Напомним, что до этого несколько лет нефть стоила в среднем 3 тыс. руб..

Рост рублевых цен на нефть привел к стремительному увеличению налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ). Он занимает одно из ведущих мест в структуре цены нефтепродуктов в нашей стране. Хотя некоторые эксперты предлагают не учитывать этот налог. Однако они подкрепляют свое мнение сомнительным в данном случае опытом стран, являющихся нетто-импортерами нефти.

Кроме того, напомним, что и без этого налоговое бремя на нефтепереработку росло с 2014 года. К примеру, размер акциза на бензин увеличился более чем в два раза – с 4 руб./л до 8,4 руб./л. А сегодня его размер достиг порядка 9,5 руб./л.

Государство попыталось в условиях кризиса 2018 года воспользоваться хорошо зарекомендовавшим себя инструментом – увеличением предложения на бирже. По всей видимости, предполагалось, что причина роста цен в нехватке бензина и дизельного топлива на внутреннем рынке. Но так как причина была не в этом, рост предложения никакого влияния на ситуацию не оказал.

Наиболее эффективным в данной ситуации было бы укрепление рубля. Или снижение налоговой нагрузки. Государство воспользовалось вторым способом – акциз был снижен в полтора раза. Кроме того, немного подешевела нефть, а с ней снизился и НДС. Рост цен прекратился.

**По данным Global Petrol Price, Норвегия занимает по цене бензина 161-е место из 164. Россия в том же рейтинге находится на 29-м месте**

Повторный виток кризиса пришелся на октябрь 2018 года, когда «черное золото» вновь подскочило в цене и достигло отметки в \$85/барр. Масла в огонь подлил и слабый рубль, благодаря которому в национальной валюте нефть и вовсе достигла рекордного со времен деноминации показателя – 5,5 тыс. руб./барр. Тогда долгосрочного ценового кризиса удалось избежать как благодаря резкому обвалу нефтяных котировок, так и плотному взаимодействию государства и крупнейших нефтегазовых компаний.

## 92-й

Текущая ситуация заметно отличалась от событий двухлетней давности. И дело было не только в отсутствии резкого роста рублевых цен на нефть, но и в поведении АИ-92. По ряду оценок, этот бензин занимает порядка 40% всей корзины моторных топлив в нашей стране. Объемы АИ-95 гораздо скромнее. Соответственно, для выявления потенциальной кризисной ситуации принципиальным является поведение котировок 92-го.

А они вели себя весьма скромно. Если в мае 2018-го АИ-92 дорожал на площадке СПбМТСБ до отметки 55 тыс. руб./т, то в июне-июле 2020-го этот показатель не превышал 51,2 тыс. руб./т, т.е. около 41,2 руб./л и 38,4 руб./л, соответственно. В целом справедливо будет сказать, что котировки АИ-92 оказались в пределах нормы, ни разу не приблизившись к рекордам прошлых лет.

Также не демонстрировали аномального поведения и котировки дизельного топлива. В октябре 2018 года оно достигло рекордной отметки 50,8 тыс. руб./т. В июне-июле прошлого года его котировки колебались в пределах 46,6–48 руб./т, а за тот же период текущего года – 45,8–49 руб./т.

Фактически повод для беспокойства давал один только АИ-95, резкий рост котировок которого подозрительно совпал со смягчением противоэпидемиологических мер во многих регионах нашей страны. Соответственно, возникшие сложности разумно было бы связать с резким ростом спроса на АИ-95. Все же дизельное топливо и 92-й бензин демонстрировали большую устойчивость в период кризиса. А потребление АИ-95, по предварительным оценкам, колебалось в больших пределах.

И тут стоит напомнить, что до первого июля из-за снизившегося весной спроса государство сократило нормативы биржевой торговли, чтобы не происходило затоваривания, которое еще больше давило бы на обвалившиеся весной цены. Во второй половине апреля биржевые индексы АИ-95 обновили минимальные отметки, опустившись ниже 40 тыс. руб./т. Средние цены на бензин в России в этот период также падали. Пусть и не столь значительно, как, вероятно, того хотелось бы простому потребителю. Но это обстоятельство внесло свой вклад в ожидание нового ценового кризиса. Если с начала года АИ-92 подорожал примерно на 1 руб., а АИ-95 – на 1,6 руб., то от минимальных показателей видимый рост был гораздо масштабнее: 1,45 и почти 2 руб., соответственно.

После отмены ограничений в ряде регионов страны некоторые рыночные игроки, столкнувшись с увеличившейся потребительской активностью, создали ажиотажный спрос. Кроме того, сыграло свою роль ограничение на выезд за рубеж. Многие граждане решили провести отпуск внутри страны, отдав предпочтение автотуризму. При всех прочих сложностях это привело к тому, что резко обвалившееся весной потребление моторного топлива в июле приблизилось к показателям прошлого года.

**Падение реальных доходов – один из важнейших факторов, которые заставляют население остро реагировать на любое предположение о возможном резком росте цен на бензин. А поводы беспокоиться в текущем году, действительно, были**

Постепенно режимы работы АЗС нормализовались. А объемы продаж через биржу немного выросли относительно показателей июня. В целом же реализация нефтепродуктов на СПбМТСБ в июле текущего года достигла 2,2 млн т – на 12% больше, чем в июле 2019-го. В начале августа котировки АИ-95 снизились до 53,1 тыс. руб./т, что примерно равно 39,8 руб./л.

Ни о каких скачках на 10% и более, как это происходило в 2018 году, речь уже не идет. Соответственно, выстроенная с тех пор система продемонстрировала свою готовность к кризисным ситуациям. Не произошло обвала предложения. В целом можно считать выполненной задачу, которую ставило перед собой государство: не допустить скачка розничных цен на топливо выше показателя инфляции.

Осталось создать условия для роста благосостояния граждан, чтобы их не так беспокоил малейший рост цен на АЗС и чтобы они не видели признаки кризиса там, где их нет. 🚩