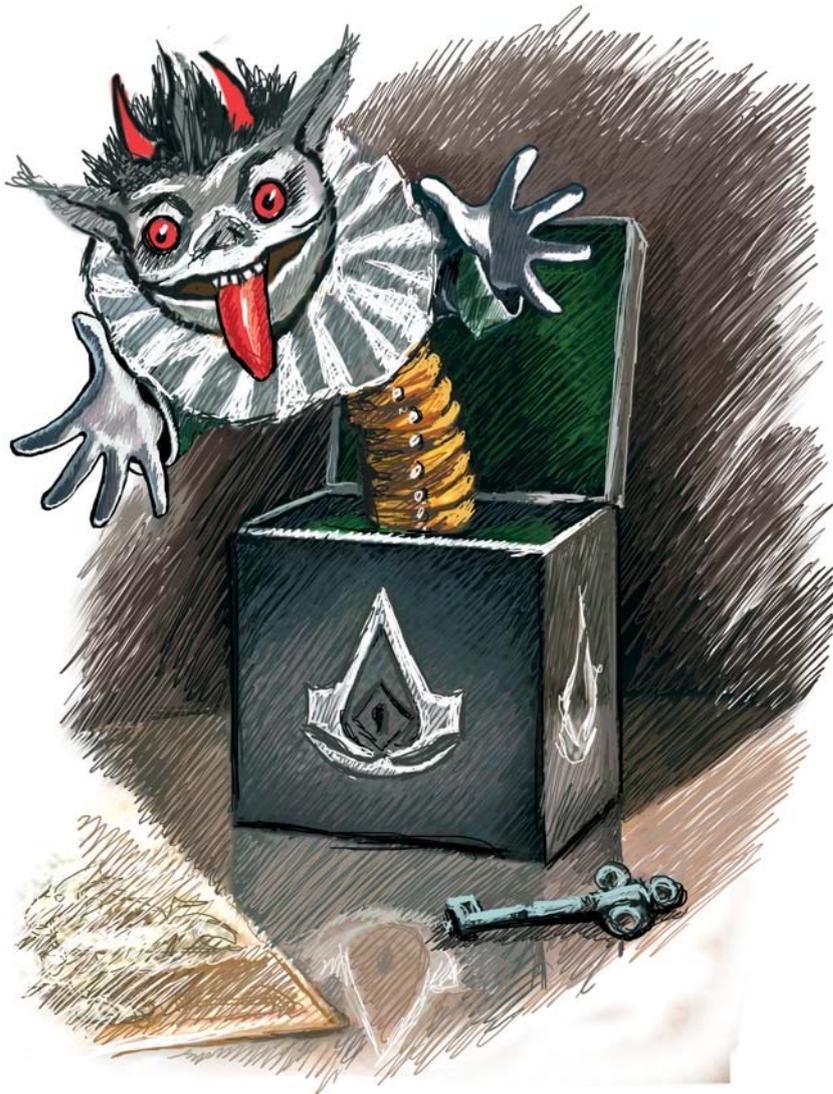


# БЕНЗИНОВЫЙ КРИЗИС: СЮРПРИЗА НЕ БЫЛО



ДМИТРИЙ ГУСЕВ, «Новотек-Трейдинг»  
ПАВЕЛ МАХЛИН, ИАЦ «КОРТЕС»

Разразившийся в конце апреля бензиновый кризис отражает реальное положение и не был неожиданностью для нефтеперерабатывающей отрасли и рынка. Возникшая ситуация, к сожалению, вполне закономерна, учитывая годами нараставшее несоответствие между спросом на высокооктановые бензины и реальными возможностями российских НПЗ. А после ситуации с ценами на зимнее дизельное топливо, так и вообще бензиновый кризис был ожидаемым.

Положение дел усугубили требование технического регламента поставлять на внутренний рынок автобензин по нормам Евро-3 и более высокая эффективность экспорта топлива по сравнению с продажей на внутреннем рынке в феврале-апреле 2011 года. Детальный анализ ситуации на рынке автобензина и принципов ценообразования на рынке нефтепродуктов будет представлен на Сессии по ценообразованию, которая состоится в рамках конгресса и выставки MIOGE утром 22 июня. Вход на заседание для зарегистрировавшихся участников свободный.

9 февраля 2011 года на совещании В.Путин подверг критике ценовую политику компаний на рынке зимнего дизельного топлива и потребовал исправить ситуацию. Нефтяники, опасаясь новых претензий со стороны ФАС, последовательно снизили розничные, оптовые и мелкооптовые цены сначала на дизельное топливо, а затем на автобензин.

Темпы снижения цен в разных сегментах рынка оказались несопоставимыми. На АЗС нефтяных компаний нефтепродукты подешевели в одночасье, однако на спотовом рынке цены снижались медленнее. Первое снижение цен на региональных нефтебазах произошло лишь спустя неделю после удешевления топлива на АЗС.

После снижения цен производители не стали их повышать вслед за ростом мировых котировок нефти и нефтепродуктов. В результате с середины февраля по апрель нефтяные компании продавали автобензин на внутреннем рынке со скидкой к экспортному эквиваленту, то есть, с потенциальным убытком для себя.

Ценовой дисбаланс являлся стимулом к наращиванию экспорта автобензина производителями за счет объемов, ранее предназначавшихся для спотового рынка России. Независимые участники рынка, которым удавалось приобрести оптовые партии автобензина со скидкой к net-back, также могли воспользоваться благоприятной конъюнктурой внешних рынков и экспортировать топливо. Однако у бензинового кризиса были не только экономические предпосылки.

## Не перешли на Евро-3

В последние годы внутреннее потребление высокооктанового бензина росло опережающими темпами по сравнению с его производством. Так, в 2006 году в России потреблено 19,67 млн тонн высокооктанового бензина, а в 2010 году — 28,74 млн тонн, прирост составил 9,07 млн тонн. Производство топлива за тот же период выросло с 23,47 до 30,56 млн тонн, или только на 7,09 млн тонн.

На фоне опережающего роста потребления высокооктанового

## НЕВЫПОЛНЕННЫЕ ОБЕЩАНИЯ

В конце апреля В.Путин предложил проработать вопрос о возможном предоставлении нефтяным компаниям льгот по НДС или акцизам. Позже пресс-секретарь премьера Дмитрий Песков затруднился назвать точную дату введения льгот, однако не исключил, что они начнут действовать с 2012 года.

В мае председатель правительства не поднимал вопрос о снижении акцизов. В свою очередь, замглавы Минфина Сергей Шаталов в начале мая заявил, что его ведомство не считает целесообразным снижать акцизы на автобензин.

В цене литра бензина в России порядка 60% налогов, поэтому уменьшение «акцизных аппетитов» могло бы сдержать рост цен на АЗС. Как видим, потенциально эффективная мера не была реализована.

В качестве меры по стабилизации рынка премьер назвал отсрочку перехода на нормы Евро-3. «По срокам — нужно будет подвинуться», — заявил в конце апреля В.Путин. Чиновники предлагали различные решения — от временного разрешения реализовывать бензин Евро-2 в период сезонного увеличения спроса до полного возврата на российский рынок этого топлива с дополнительным повышением акциза. Тем не менее, бензин по нормам Евро-2 в мае не вернули на внутренний рынок.

Сергей Кудряшов в конце апреля заявил, что руководство Минэнерго договорилось с ВИНК о полном прекращении поставок бензина на экспорт и перераспределении этих объемов на внутренний рынок. Этого тоже не произошло. По словам участников рынка, заводы продолжали вынужденный экспорт «некондиционного» бензина, что препятствовало существенному росту предложения на спотовом рынке.

бензина производители постепенно перенаправляли объемы топлива с экспорта на внутренний рынок. В 2006 году из России было экспортировано 3,65 млн тонн высокооктанового бензина, а в 2010 году — 2,1 млн тонн, что соответствует снижению на 1,55 млн тонн. Импорт высокооктанового бензина вырос с почти нулевых значений в 2006 году до 0,5 млн тонн по итогам 2010 года.

До конца 2010 года в России действовали нормы Евро-2, и обеспечение внутреннего рынка необходимыми объемами кондиционного топлива не представляло серьезных сложностей для НПЗ. Например, в 2010 году летний период пикового спроса на автобензин был спокойно преодолен — в России не было ни взлета розничных цен на бензины, ни закупочных шлангов на АЗС и праведного негодования автомобилистов.

Однако с 2011 года ситуация изменилась. Некоторые производители не смогли наладить производство автобензина в соответствии с нормами Евро-3 из-за хронического недоинвестирования нефтепереработки. При этом действующий технический регламент запрещает реализацию на внутреннем рынке

с 2011 года автобензина, не соответствующего Евро-3.

«Роснефть» с 2011 года вывела из эксплуатации установку риформинга на Туапсинском НПЗ из-за несоответствия производимого автобензина требованиям Евро-3. Проблемы с переходом на Евро-3 возникли и на Куйбышевском НПЗ, в результате госкомпания увеличила экспорт самарского бензина. «Газпром» с 2011 года экспортирует весь автобензин, производимый на Астраханском ГПЗ. «Газпром нефтехим Салават» также увеличил отгрузки «некондиционного» топлива за рубеж.

Последствия запрета продажи на внутреннем рынке бензина Евро-2 и более высокой эффективности экспорта по сравнению с реализацией на спотовом рынке России оказались весьма плачевными. По данным Минэнерго, экспорт автобензина в первом квартале 2010 года составлял 1,2 млн тонн, а в первом квартале 2011 года он достиг 1,8 млн тонн, что соответствует росту на 50%. В первом квартале 2010 года на внутренний рынок отгружено 7,46 млн тонн автобензина, а за аналогичный период 2011 года — 7,0 млн тонн; снижение составило 6,2%.

Между тем, согласно данным Минэнерго, в 2010 году поставки автобензина на внутренний рынок выросли на 4,9% по сравнению с

## С 9 февраля по май нефтяники под давлением правительства снизили топливные цены и не повышали их, несмотря на рост мировых котировок: внутренний рынок стал потенциально убыточным

2009 годом — это наглядный показатель продолжающегося роста внутреннего спроса на бензин.

### Взлет оптовых цен

В условиях назревавшего товарного дефицита логичным шагом для ВИНК стало снабжение автобензином собственных сбытовых подразделений, исполнение экспортных контрактов и обязательств перед конечными потребителями и госзаказчиками. Объемы

## Последствия запрета продажи на внутреннем рынке бензина Евро-2 и более высокой эффективности экспорта по отношению к спотовому рынку России с одновременным ростом спроса оказались плачевными

реализации автобензина на спотовом рынке в адрес независимых сетей АЗС были минимизированы.

Поначалу серьезных проблем у независимой розницы не возникало. Так, на спотовом рынке бензины дешевели до 25 февраля, а за март средняя по России цена Регуляр-92 повысилась лишь на 1,1%.

## К концу апреля на рынке автобензина сформировался дефицит и началось вымывание топлива из сетей нефтяных компаний; теперь уже они не справлялись с возросшим спросом

В апреле ситуация изменилась. К началу апреля региональные мелкооптовые операторы завершили реализацию мартовских объемов топлива и начали закупки апрельского ресурса. Но число производителей, которые торговали бензином «в рынок», сузилось, спотовый рынок схлопнулся до

биржевых торгов и цены взлетели. Так, за апрель Регуляр-92 на спотовом рынке подорожал на 14,1% в среднем по стране, до 28947 руб./т (см. «Топливные цены»).

## В конце апреля власти озвучили комплекс мер, направленных на оперативное устранение напряженности на рынке бензина, вплоть до завуалированного снятия моратория на рост цен

ТНК-ВР в этот период была одной из немногих ВИНК, реализовывавших автобензин на спотовом рынке. В начале апреля бензин Регуляр-92 производства Рязанской НПК на биржах торговался на уровне 27,1–27,2 тыс. руб./т, а 26 апреля сделки заключены по цене 33,6 тыс. руб./т. Менее чем за месяц цена рязанского бензина выросла почти на четверть.

Отыгрывая «заградительную» пошлину на экспорт «товарного бензина», ТНК-ВР в начале мая снизила цену высокооктанового бензина на 1000 руб./т. Так, 29 апреля Регуляр-92 Рязанской

## В цене литра бензина в России порядка 60% налогов, поэтому обещанное В.Путиным уменьшение «акцизных appetитов» могло бы сдержать рост цен на АЗС. Но потенциально эффективная мера не была реализована

НПК продан на бирже по ценам 33,5–33,65 тыс. руб./т, 3 мая — по 32,5–32,65 тыс. руб./т, но к 6 мая его цена вернулась к отметке 33,3 тыс. руб./т.

Сложившийся на тот момент дисбаланс спроса и предложения на спотовом рынке в полной мере соответствовал ценам на Регуляр-92 от 33,3 тыс. руб./т. На фоне вполне осязаемого товарного дефицита рязанский Регуляр-92 стоил дороже хабаровского.

### Кризис независимых, и не только

Независимые сети АЗС оказались в тяжелейшем положении. Закупка бензина на бирже озна-

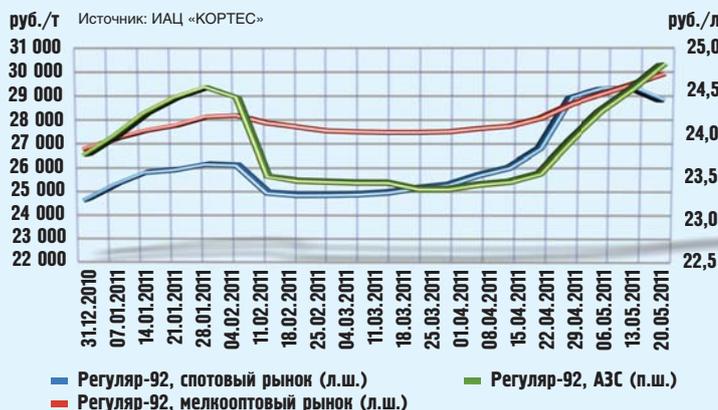
## СЦЕНАРИИ

В дальнейшем возможны два варианта развития бензиновых событий. Первый — повышенной экспортной пошлины на бензин (и возможно нафту) окажется достаточно для стабилизации цен и возврата рынка к сбалансированному состоянию. Это оптимистический сценарий, он означает, что переход на снабжение внутреннего рынка бензином Евро-3 по силам для нефтеперерабатывающей отрасли. Время покажет, насколько этот вариант реалистичен. Мы лишь отметим, что доступная статистика, медленное разрешение бензинового кризиса и периодически поступающие сообщения о рецидивах пока не в его пользу.

Второй сценарий — фискальных мер окажется недостаточно и правительство прибегнет к возврату на российский рынок бензина Евро-2. Это означает, что проблема глубже, что первопричина кризиса — технологическое несовершенство нефтеперерабатывающей отрасли, а не более высокий экспортный эквивалент, наблюдавшийся два с половиной месяца из-за «ручного» управления ценами.

С точки зрения тактики второй сценарий лучше, так как возврат бензина Евро-2 позволит быстро насытить топливом внутренний рынок. С точки зрения стратегии — это официальное признание провала перехода на производство для внутреннего рынка качественного топлива и вероятный перенос сроков перехода на Евро в будущем под угрозой новых топливных кризисов и нежелательного для власти роста розничных цен.

Топливные цены



чала необходимость повышения розничных цен минимум на 3–4 руб./литр для поддержания рентабельности бизнеса.

Мелкий опт тоже не спасал независимых заправщиков. В начале третьей декады апреля нефтяные компании в ряде регионов ограничили реализацию автобензина мелким оптом и обеспечивали топливом лишь собственные сети АЗС. Региональные мелкооптовые операторы, располагавшие объемами автобензина, оперативно отыгрывали рост биржевых цен.

Например, по состоянию на 22 апреля коэффициент маржинальной доходности АЗС в Алтайском крае по бензину Регуляр-92 составил минус 1%, по ДТ летнему — всего плюс 3,4%. Этот показатель рассчитан по мелкооптовым ценам независимых владельцев нефтебаз, закупивших подорожавшие апрельские ресурсы.

Наконец, рост розничных цен на уровне заправок ВИНК обрекал независимые сети на работу в убыток. Все, что оставалось независимым сетям АЗС, — выбор одного из зол. Среди опций — или работа с убытком, или значительное повышение цен и сокращение продаж, или приостановка розничной реализации топлива. Такая ситуация на рынке автобензина наблюдалась уже с середины апреля, при этом за неделю с 15 по 22 апреля бензин Регуляр-92 подорожал в опте, мелком опте и на АЗС.

Кризис, затронувший вначале независимые сети АЗС, отразился и на заправках нефтяных компаний. ВИНК до последнего момента поддерживали меньший уровень розничных цен по сравнению с независимыми сетями. В результате мы увидели наплыв спроса на АЗС нефтяных компаний, и справиться с этой ситуацией удавалось не всем ВИНК. К концу апреля на спотовом и мелкооптовом рынке автобензина сформировался дефицит, и началось «вымывание» топлива из сетей нефтяных компаний, которые не справлялись с возросшим спросом.

К решению возникших на рынке автобензина проблем подключился В.Путин, поручив всем компетентным ведомствам доложить

о причинах возникновения дефицита. В тот же день ФАС инициировала комплексную проверку нефтяных компаний в более чем 20 регионах России, целью которой было обозначено «выявление фактов сговоров и злоупотреблений доминирующим положением на федеральном и региональном рынках нефтепродуктов в РФ».

В конце апреля бензиновый кризис официально наступил свыше 10 регионов России. В список проблемных попали регионы с высокой долей независимых сетей АЗС, которые испытывали сложности с приобретением ресурсов на спотовом и мелкооптовом рынке. Кроме того, во многих проблемных регионах присутствует «Роснефть», НПЗ которой не смогли полностью перейти на производство бензина по нормам Евро-3, и самой госкомпании пришлось докупать бензин на внутреннем рынке для своих «сбытов» у других компаний.

Особо отметим перебои в поставках топлива в Астраханской области. В этом регионе расположен Астраханский ГПЗ, который также не перешел на производство бензина по нормам Евро-3 с 2011 года и прекратил отгрузки автобензина на внутренний рынок.

### Предпринятые меры

В конце апреля власти озвучили комплекс мер, направленных на оперативное устранение напряженности на рынке бензина. Однако меры были реализованы не полностью.

Премьер-министр поручил с мая повысить экспортную пошлину на бензин. Это предложение исполнено оперативно — с 1 мая ставка экспортной пошлины на «бензины товарные» (все марки автомобильного бензина) установлена на уровне \$408,3/т, или 90% от пошлины на сырую нефть.

О снятии февральского негласного моратория на повышение цен чиновники объявили завуалированно. В конце апреля Минэнерго РФ озвучило прогноз, согласно которому в краткосрочной перспективе рост цен на бензин на АЗС не превысит 5%.

С 18 апреля по 20 мая средняя по России цена бензина Регуляр-

92 на нефтебазах ВИНК выросла на 7,3%, до 29854 руб./т, а на АЗС это топливо подорожало на 5,4%, до 24,79 руб./л. Если краткосрочной перспективой считать месячный период, то прогноз, к сожалению,

### В качестве меры по стабилизации рынка премьер назвал и отсрочку перехода на нормы Евро-3. Тем не менее, бензин по нормам Евро-2 в мае не вернули на внутренний рынок

нию, не сбывся. За это время Регуляр-92 на АЗС подорожал более чем на 5%, причем наблюдаемая динамика мелкооптовых цен означает, что цена топлива на заправках продолжит расти в ближайшие недели.

Предпринятых мер оказалось недостаточно для быстрого разрешения бензинового кризиса.

### Не исключено, что сохраняющаяся напряженность на рынке может побудить правительство установить «запретительную» экспортную пошлину и на нефть

Несколько ВИНК в мае не реализовывали автобензин на спотовом рынке, снабжая топливом собственные сбытовые сети.

Цена бензина Регуляр-92 на спотовом рынке Центрального ФО стабилизировалась на уровне выше 33 тыс. руб./т на заводах, реализовывавших этот продукт «в рынок». Лишь к началу третьей декады мая наблюдалось некоторое увеличение предложения бен-

### С точки зрения тактики, сценарий возврата бензина Евро-2 на рынок позволит быстро насытить топливом внутренний рынок. С точки зрения стратегии, это официальное признание провала ручного управления отраслью

зина на спотовом рынке. Все это означало, что предложение бензина с целого ряда НПЗ будет ограничено до тех пор, пока нефтяные компании не справятся с наплывом спроса на их АЗС и не сформируют достаточные запасы на собственных нефтебазах. 