



# БЕНЗИНОВЫЙ ПОПУЛИЗМ

Крупный сбой в снабжении страны бензином, произошедший в апреле, свидетельствует о системных изъянах в государственном управлении топливным рынком. Правительство поставило нефтяников в слишком жесткие рамки: с одной стороны, они должны продавать топливо дешевле, с другой — отчислять в казну больше налогов. Нефтяники все эти требования выполнили, но стали придерживать производство бензина в пользу продуктов, приносящих большие выгоды.

Правительство сверх меры увлеклось регулированием рынка окриками и командами. Но такое управление неминуемо ведет к дисбалансу интересов, который рано или поздно перерождается в кризис. Апрельский бензиновый голод — еще одно тому подтверждение.

Неприятный инцидент удалось довольно быстро замять. Очередные окрики заставили нефтяников спешно латать прорехи в топливном обеспечении. А вот принятые решения вряд ли принесут покой и стабильность. С дефицитом решено бороться не стимулированием производства, а запретами на экспорт — риск свертывания производства возрос. Наш топливный рынок слишком монополизирован, но вместо возвращивания независимого сегмента правительство организует массивные проверки неподконтрольных ВИНК АЗС — далеко не все выдержат такие встречи с контролерами. Печально, что антикризисные мероприятия поворачивают вспять процесс формирования нормального топливного рынка. Вновь откладывается переход на экологически чистые виды топлива. Вместо обещанного сближения ставок экспортных пошлин на светлые и темные нефтепродукты произошло их беспрецедентное расслоение...

Теперь никто уже не знает, что и как правительство захочет отрегулировать завтра. Такая неопределенность не способствует заинтересованности в модернизации.

**Б**ензиновый кризис, случившийся весной в России, был ликвидирован довольно быстро. Но он обнажил несостоятельность практики ручного управления, а аврально принятые меры развернули вспять и без того вяло текущий прежде процесс формирования современного топливного рынка.

Меры приняты, но не факт, что из случившегося сделаны правильные выводы. Не похоже, что правительство решится ослабить внерыночное воздействие на топливный рынок. Скорее, наоборот. А это значит, что проблемы будут копиться и дальше.

## Рукотворный кризис

Бензиновый кризис, начавшийся в третьей декаде апреля, охватил практически половину регионов России. Дефицит топлива вызвал панику, ажиотажный потребительский спрос и бурный рост цен. В отсутствие топлива изрядная часть заправок попросту закрылась.

Правительство могло бы поставить себе в заслугу оперативность и решительность, с которой были пресечены кризисные проявления. Если, конечно, не вспоминать о том, что именно правительство своими волюнтаристскими директивами дестабилизировало топливный рынок.

И, согласитесь, нужно было сильно постараться, чтобы бензиновый голод случился в стране, являющейся мировым лидером по добыче нефти.

Не похоже, что причиной столь масштабного бензинового кризиса мог стать заговор участников топливного рынка, хотя именно эта версия чаще всего озвучивалась представителями власти. Зачем бы нефтяникам понадобилось навлекать на себя гнев властных структур, очередной шквал проверок, риски болезненных штрафов и санкций? К тому

же «очаг возгорания» пришелся на регионы, топливные рынки которых контролируют опекаемые государством «Роснефть» и «Газпром нефть».

Более вероятно, что кризис спровоцировало усиление административного диктата на топливном рынке. В феврале В.Путин «построил» ВИНК за рост цен на топливо. Было дано жесткое указание провести уценку бензина и дизельного топлива, а в дальнейшем воздерживаться от ценовых гонок на топливном рынке.

В год парламентских выборов правительство особенно нервно реагирует на любые события, грозящие социальными потрясениями. Дорожающее топливо — один из таких наиболее сильных раздражителей. Этим и объясняется стремление правительства обуздать рост цен на топливном рынке.

Как известно, тогда нефтяники в очередной раз продемонстрировали лояльность к власти. Цены были снижены и заморожены. Но за все приходится платить.

Прежде всего, ВИНК стало не интересно сотрудничать со сторонними розничными торговцами. Будучи вынуждены обеспечивать собственные АЗС топливом по заниженным ценам, ВИНК, естественно, не собирались создавать столь же комфортные условия независимым от них трейдерам. А покупать горючее дорого не выгодно владельцам АЗС.

Прежде они покупали топливо мелким оптом по долгосрочным договорам с НПЗ. В последние месяцы эта практика была решительно свернута. И не только из-за возникших проблем со справедливым ценообразованием. Правительство потребовало выставлять не менее 15% предназначенного для внутреннего рынка горючего на биржу — чтобы иметь под рукой собственный ценовой индикатор. Удовлетворить это требование нефтяникам оказалось удобнее всего за счет объемов, которые раньше уходили по прямым договорам сторонним организациям.

На бирже усилились диспропорции между спросом и предложением. Особенно когда ВИНК уменьшили объем предложений для биржевых торгов — бензин

понадобился для преодоления дефицита в подконтрольных регионах. Биржевые заявки на покупку чуть ли не на порядок превосходили объем продаж. Это способствовало росту биржевых цен, но ограничения на рост розничных цен сохранялись.

После февральского окрика В.Путина на топливном рынке началось расслоение: покупая бензин дороже на 5–6 тыс. рублей за тонну, независимые нередко и продавали его на своих заправках существенно дороже «дочерних» АЗС ВИНК. Естественно, это сказывалась на объемах торговли оказавшихся в неравных условиях АЗС.

### **Сомнительное удовольствие**

В ситуации, когда растут цены на нефть, операционные и транспортные расходы нефтяников, ужесточается налоговый пресс, а цены на бензин заморожены, обеспечение топливных потребностей внутреннего рынка стало для нефтяников если не и обузой, то сомнительным удовольствием. Оправляющейся после кризиса стране требовалось больше топлива, а его производство не росло, что начало формировать предпосылки дефицита.

Министр финансов А.Кудрин заметил по этому поводу, что производители топлива не заметили вовремя растущий спрос, проявили нерасторопность. Но точнее будет сказать, что в тех рамках, которые нефтяникам поставила власть, они не захотели замечать роста спроса и адекватно реагировать на такие сигналы. Государство лишило нефтяников заинтересованности в активной игре на рынке.

Ситуацию усугубили требования техрегламента, в соответствии с которым с января 2011 года была запрещена реализация в России бензина, не дотягивающего до нормативов Евро-3. Значительные объемы топлива с низкими экологическими показателями можно было только экспортировать. В то же время около 70% отечественного автопарка адаптировано к работе с топливом Евро-2 и ниже.



Ограничив цены на бензин, правительство на этом не успокоилось. ВИНК получили еще и разнарядку на обеспечение топливных потребностей аграриев по льготным ценам. Относительно прошлого года задание выросло на 26%. Почти 180 тыс. тонн бензина и более 2,54 млн тонн дизельного топлива ВИНК должны продать на 10% дешевле, чем в

### **Согласитесь, нужно было сильно постараться, чтобы бензиновый голод случился в стране, являющейся мировым лидером по добыче нефти**

ноябре прошлого года — притом, что и сырье с той поры изрядно подорожало, и налоги выросли значительно. Это дополнительная нагрузка на рынок.

### **«Очаг возгорания» пришелся на регионы, топливные рынки которых контролируют опекаемые государством «Роснефть» и «Газпром нефть»**

Конечно, и нефтяники не ангелы. Даже из этой неблагоприятной ситуации они постарались извлечь максимум выгод. Прежде всего, они воспользовались удобным случаем загнать в угол независимых операторов топлив-

Таможенная статистика по итогам первого квартала 2011 года не подтверждает ни одной из самых распространенных версий об истоках российского бензинового кризиса. Ничего экстремального с бензиновым экспортом не происходило.

По данным ФТС, за январь-март нынешнего года за рубеж уткло 907 тыс. тонн российского бензина, и это на 278 тыс. тонн (на 23,5%) меньше, чем за соответствующий прошлогодний период. Особенно значительно объемы бензинового экспорта уменьшились в последний месяц квартала. В марте из России было вывезено 328 тыс. тонн бензина, что на 130 тыс. тонн (на 28,3%) меньше аналогичного показателя 2010 года.

Похоже, в марте российские нефтяники начали ощущать напряженность на отечественном бензиновом рынке. И это вынудило их решительно ограничить мартовские экспортные поставки. Увы, экстренное торможение критического положения не спасло.

Версию с попыткой бизнеса снять напряжение на топливном рынке с помощью внешнеторговых инструментов подтверждает и статистика импорта. В марте, на фоне резкого снижения экспорта российского бензина, был отмечен и взрывной рост объемов бензина, ввозимого на территорию РФ.

Если в марте прошлого года Россия закупила всего лишь 27 тыс. тонн бензина иностранного производства, то в марте 2011 года — в 2,4 раза больше, 65 тыс. тонн. И если по итогам двух первых месяцев года импорт был на 2,6% меньше прошлогоднего, то в целом за квартал ввоз на территорию РФ бензина увеличился на 37 тыс. тонн, или на 41%. Объемы не очень большие. Но в данном случае для оценки ситуации важна сама смена тренда.

Данные за апрель появятся позже. Но вряд ли они будут кардинально отличаться от статистики предыдущих месяцев. Если даже выяснится, что вывоз бензина с территории нашей страны в апреле внезапно вырос в 1,5 раза, это все равно не могло стать дестабилизирующим фактором для российского бензинового рынка. Ведь если в апреле из страны уткло 0,5 млн тонн бензина, то это всего лишь выровняло бы результаты четырех месяцев с соответствующими прошлогодними объемами.

Ведущие ВИНК страны также отвергают факт массивной утечки нефти за рубеж. «Роснефть», ТНК-ВР и ЛУКОЙЛ утверждают, что весь произведенный ими за январь-апрель бензин Евро-3 и выше остался внутри страны. На экспорт ушли партии бензина, не соответствующие действующему в России техническому регламенту, то есть те объемы, которые к реализации на территории нашей страны были запрещены.

По данным таможенной статистики, в первом квартале 2011 года существенно уменьшился и экспорт российского дизельного топлива. В течение января-марта за рубеж его было продано 9,72 млн тонн — на 1,42 млн тонн меньше прошлогоднего. Экспорт дизтоплива с российской территории упал по итогам трех месяцев на 12,65% к аналогичному прошлогоднему результату. В то же время импорт вырос на 35% — до 120 тыс. тонн.

ного рынка, а также попытались (с переменным успехом) добыть

**В тех рамках, которые нефтяникам поставила власть, они не захотели замечать роста спроса и адекватно реагировать на такие сигналы**

ся от правительства некоторых уступок.

**В год парламентских выборов правительство особенно нервно реагирует на любые события, грозящие социальными потрясениями. Дорожающее топливо — один из таких наиболее сильных раздражителей**

Монополизм на отечественном топливном рынке — это, действительно, наша большая головная боль. Если в США семь

гигантов отрасли контролируют 39% бензина, то в РФ в половине регионов более 40% объемов продаж обеспечивает одна компания.

К сожалению, государство борется с монополизмом лениво и неохотно. Во-первых, неконкурентный рынок дает представителям власти карт-бланш на постоянное вмешательство в дела операторов топливного рынка (а это любимое занятие чиновников). Во-вторых, небольшая группа крупных компаний является хорошим проводником правительственных директив — это совсем не то, что работать с сотнями мелких операторов.

Не случайно одним из ожидаемых результатов весеннего топливного кризиса может стать дальнейшее вытеснение с топливного рынка независимых операторов. Хотя стратегическим выбором в этой ситуации должно бы было стать, напротив, расширение круга независимых трейдеров.

**Лучше меньше, да лучше**

Пожалуй, проблемы назревали все же не столько в сегменте распределения топливных ресурсов, сколько в сфере производства. По данным Минэнерго, за январь-апрель 2011 года на российских заводах было выработано 11,45 млн тонн бензина. Это на 0,9% меньше прошлогоднего.

Особенно серьезно производство бензина сократилось в апреле — до 2,62 млн тонн, что на 4,6% хуже соответствующего прошлогоднего результата. С начала года производство бензина на российских НПЗ превосходило прошлогодние показатели только в январе, в остальные месяцы выработка бензина отставала от графика 2010 года.

Можно заметить, что недостаток сырья заводы не испытывали. В апреле его поставки на НПЗ превзошли прошлогодний показатель на 3,5%, а в целом за четыре месяца обеспеченность за-

водов сырьем улучшилась на 2,9% к соответствующему уровню 2010 года.

В абсолютном выражении НПЗ получили за четыре месяца 82,68 млн тонн нефти, на 2,37 млн тонн больше прошлогоднего. При этом объем переработки нефти рос пропорционально поставкам сырья: на 3,4% (до 20,2 млн тонн) в апреле и на 2,7% (до 82,4 млн тонн) за четыре месяца. Словом, уровень поставок сырья не давал поводов для тревожных ожиданий.

Другое дело, нефтяники не были заинтересованы в увеличении производства бензина. Они предпочли расширять опережающими темпами выпуск мазута — не обременительного в производстве нефтепродукта, который можно было выгодно сбывать зарубежным покупателям. Производство мазута в апреле выросло на 6,3% к соответствующему прошлогоднему результату и на 3,8% к итогу четырех месяцев 2010 года.

Важно отметить, что с начала года средние потребительские цены на автомобильный бензин выросли на 2,5%, а средние цены производителей даже снизились на 1%. При этом средняя цена производителей на нефть с начала года выросла на 22,7%, а по экспортным контрактам — на 37,7% уже к началу апреля.

На фоне официальных заявлений о необходимости развивать производство качественных топлив в 2011 году росла привлекательность выпуска низкооктановых бензинов. Так, по данным «Роснефти», за первый квартал оптовая цена высокооктановых бензинов выросла в долларовом выражении на 8,0%, а низкооктановых — на 22,3%. В начале года высокооктановый бензин был на 19,5% дороже низкооктанового, а спустя квартал разница уменьшилась до 5,6%.

Сравнение этих показателей свидетельствует о том, что цены на бензин сдерживались искусственно. Экономическая привлекательность его производства последовательно снижалась. Так, по данным «Роснефти», чистая маржа переработки в январе 2011 года снизилась относитель-

но двух предыдущих месяцев более чем вдвое — до \$2,2 за баррель, в феврале вернулась к уровню \$5,1 за баррель, а в марте стала отрицательной — минус \$0,7 за баррель.

В таких условиях НПЗ отнюдь не стремились расширять выпуск бензина. То есть нужды собственной розничной сети ВИНК подконтрольные им заводы удовлетворяли, а снабжать топливом независимых операторов топливного рынка они не стремились. Тем более что те не выдерживали конкуренции с ВИНК, которые могли временно поступиться прибылями в рознице, чтобы какое-то время радовать правительство своим прилежанием, а заодно и попытаться придушить конкурентов.

### Популизм и справедливость

Ситуация на российском топливном рынке дала новый импульс дискуссиям о том, что такое справедливая цена на бензин. Автомобилисты, на стороне которых выступает и правительство, утверждают, что горючее у нас позорно дорогое для страны, купающейся в нефтедолларах. Оппоненты (и не только нефтяники) напоминают, что на планете не так уж много стран, где бензин дешевле нашего.

Действительно, даже в Белоруссии и Украине бензин на АЗС почти в 1,5 раза дороже нашего, хотя уровень доходов населения у них уж точно не выше, чем в России. С другой стороны, в Туркмении и Азербайджане, Иране и Венесуэле ценники на АЗС радуют душу автомобилиста. Чей пример нам ближе?

Наверное, все же нужно учитывать, что за дешевый бензин приходится расплачиваться закрытостью границ и волонтаризмом в экономике. При равновесных ценах дефицит топлива можно было бы быстро восполнить поставками из той же Белоруссии, но белорусам продажи в Россию не выгодны. Зато в приграничных населенных пунктах российский бензин расходуется быстрее — нашим соседям им нравится заправляться.

Нужно признать, что сейчас бензин у нас не так уж и дорог: в

конце 2007 года литр стоил на АЗС дороже \$1, а нефть была дешевле, да и налоги еще не были

### Одним из ожидаемых результатов весеннего топливного кризиса может стать дальнейшее вытеснение с топливного рынка независимых операторов

столь тяжелыми. Поэтому в борьбе правительства с ценами на наших АЗС куда больше предвы-

### Таможенная статистика не подтверждает ни одной из самых распространенных версий об истоках российского бензинового кризиса. Ничего экстремального с бензиновым экспортом не происходило

борного популизма, чем искренней заботы об автомобилистах.



## ИМПУЛЬС

электронные табло

ПРОИЗВОДСТВО И РАЗРАБОТКА



---

Электронные светодиодные табло «ИМПУЛЬС» для оснащения АЗС:

для стел АЗС

- модули стоимости топлива
- модули марки топлива
- комбинированные модули
- дополнительные модули, отображающие время, дату, температуру воздуха

для прикассовой зоны АЗС

- групповые табло стоимости топлива любой конфигурации различного цвета свечения с высотой индикаторов от 20 мм для помещений и улицы

Табло «Импульс» - это

- Трехэтапная проверка качества
- Гарантийное и послегарантийное обслуживание
- Техническое консультирование





Предлагаем также часы, бегущие строки, табло валют, метеотабло, спортивные табло, табло очереди и другие виды электронных табло

**ООО «РУСИМПУЛЬС ПРОЕКТ»**

124482, Москва, г. Зеленоград, 4-й Западный проезд, дом 2, строение 3

Тел: +7(495) 645-70-88 E-mail: info@rusimpuls.ru WEB: www.rusimpuls.ru

Кстати, весенний бензиновый голод был утолен не афишируемым снятием эмбарго на рост цен. Когда топливо подорожало на 5–7% от уровня «заморозки», с дефицитом было покончено.

Для урегулирования топливного кризиса правительство повы-

### **Нужды собственной розничной сети ВИНК подконтрольные им заводы удовлетворяли, а снабжать топливом независимых операторов топливного рынка они не стремились**

сило экспортные пошлины на бензин (а спустя месяц — и на нефту) и согласилось отодвинуть сроки перехода на стандарт Евро-

### **Весенний бензиновый голод был утолен не афишируемым снятием эмбарго на рост цен. Когда топливо подорожало на 5–7%, с дефицитом было покончено**

3. Незамедлительно начались рейды по топливным рынкам, в ходе которых особо пристальное внимание уделялось независимым операторам АЗС. Тема компенсирующего снижения НДС

### **Печально, но, похоже, бензиновый кризис отбросил систему государственного управления топливным рынком на несколько лет назад**

или топливных акцизов, которая активно обсуждалась в первые дни, практического развития так и не получила.

Предложенный комплекс мер выглядит не совсем адекватно. Для того чтобы снять угрозу дефицита, было бы целесообразно принять меры, поощряющие развитие отечественной переработки и — для страховки — импорта. Правительство же сосре-

доточилось на ограничительных мерах.

Сдерживание экспорта через заградительные пошлины на бензин (они выросли с 67% до 90% основной ставки пошлины на сырую нефть — до \$415,8 за тонну в июне) еще способно принести пользу на коротком временном отрезке, если параллельно вернуть на отечественный рынок топливо стандарта Евро-2. Если два этих решения не синхронизировать, удерживать в стране топливо Евро-2 (именно на него приходится львиная доля российского бензинового экспорта) бессмысленно.

Еще менее рациональна идея закрыть экспорт нефти, используемой в качестве полуфабриката для производства высокооктановых бензинов. В прошлом году Россия экспортировала 12 млн тонн нефти при уровне производства 17 млн тонн. Для обеспечения потребностей отечественных производств в этом полуфабрикате достаточно 30% объема его выпуска. Нет смысла удерживать в стране избыточные объемы этого продукта.

Аналитики подсчитали, что до заградительных пошлин экспорт тонны бензина был на 3,75 тыс. рублей выгоднее ее реализации в РФ, а после ситуация изменилась — доходность экспорта стала на 3,25 тыс. рублей ниже внутренних продаж.

Красивые цифры, только если в РФ продавать бензин будет не выгодно, а экспортировать — и того хуже, наиболее разумным решением является дальнейшее сокращение производства бензина в пользу увеличения выпуска мазута и экспорта сырой нефти. Если это произойдет, новая волна бензинового кризиса уже не будет столь скоротечной.

Что касается ужесточения контроля над независимыми операторами топливного рынка, то ревизоры от государства вполне способны сделать их нелегкую жизнь невыносимой. Почти наверняка после таких проверок сеть независимых АЗС станет заметно реже. Вряд ли это поможет развитию здоровой конкуренции и насыщению рынка.

### **Шаг назад**

Печально, но, похоже, бензиновый кризис отбросил систему государственного управления топливным рынком на несколько лет назад. Вероятно, переход на экологически чистые виды топлива будет в очередной раз отложен, а модернизация НПЗ серьезно замедлится.

Большие ожидания связывались с процессом сближения ставок пошлин на светлые и темные нефтепродукты. Дело шло к тому, что с июля начнет действовать схема 60–66, в соответствии с которой коэффициент в формуле вывозной таможенной пошлины на нефть снижается с 65% до 60%, а ставки экспортной пошлины на все нефтепродукты унифицируются на уровне 66% от нефтяной пошлины.

Но вместо сближения ставок пошлин на светлые и темные нефтепродукты, которое призвано повысить экономическую заинтересованность НПЗ в увеличении глубины переработки сырья и снижении доли мазута в составе продукции, мы стали свидетелями беспрецедентной дифференциации ставок пошлины на светлые и темные нефтепродукты.

Экспортировать мазут стало еще более выгодно. Зачем же тогда ВИНК будут форсировать модернизацию перерабатывающих мощностей?

Наконец, одним из самых крупных достижений фискальной политики государства в отношении нефтяных компаний за последнее десятилетие стало нормативное закрепление алгоритма установления экспортных пошлин на нефть и нефтепродукты. Эта стабильность оберегалась на протяжении многих лет, и она давала нефтяникам уверенность в завтрашнем дне. Последние спонтанные изменения в практике установления нефтяных пошлин нарушили эту традицию.

Теперь никто уже не знает, что и как правительство захочет отрегулировать завтра. Такая неопределенность не способствует заинтересованности в модернизации. 

## СРКН – основа всех насосов. Насосы с уплотнением вала

Проточная часть насосов СРКН является базой комплексных модульных систем, которые работают по всему миру. Многообразие вариантов этого насоса вновь и вновь убеждает пользователей отдавать предпочтение СРКН:

- Разнообразные исполнения рабочих колес и корпусов
- Самые разные типы уплотнений вала
- Широкий выбор конструкционных материалов

В соответствии с модульным принципом каждый стандартный химический насос KSB с уплотнением вала можно без особых трудностей и весьма экономичным способом переоборудовать на герметичное (бессальниковое) исполнение.

Более подробную информацию о нашей компании и продукции Вы найдете на сайте [www.ksb.ru](http://www.ksb.ru)

ООО «КСБ» • Москва, 123022, ул. 2-ая Звенигородская, д. 13, стр. 15. Тел.: (495) 980-1176, факс: (495) 980-1169  
Москва • Санкт-Петербург • Новосибирск • Екатеринбург • Ростов-на-Дону • Красноярск • Казань • Самара • Минск  
[www.ksb.ru](http://www.ksb.ru) • [info@ksb.ru](mailto:info@ksb.ru)

