

ФОРМУЛА ТОПЛИВНОЙ СПРАВЕДЛИВОСТИ



Пока депутаты и сенаторы думают, очередные законодательные инициативы проявила ФАС России, и они способны уберечь российский топливный рынок от новых потрясений. Ведомство предлагает узаконить для внутреннего оптового рынка формулу «справедливой» цены на нефть и нефтепродукты. Ничего оригинального: пресловутый *netback*. Предлагаемое решение имеет сильный привкус прямого государственного диктата в ценовом сегменте топливного рынка. Но, с другой стороны, и сам рынок далек от цивилизованного — в отсутствие настоящей конкуренции продавцы беззастенчиво диктуют покупателям свои условия. Можно говорить о тактическом компромиссе, передышке в изнурительной борьбе между ФАС и нефтяниками. Это неплохой шанс перейти от перебранки к обсуждению стратегических шагов по формированию цивилизованного топливного рынка. Помимо формулы «справедливой» цены, ФАС предлагает целый ряд нововведений. Это минимальные квоты на продажи топлива через биржи, изменение практики госзакупок моторных топлив, тотальная регистрация контрактов по нефти и нефтепродуктам, противодействие дальнейшему укрупнению доминирующих на региональных рынках компаний, недискриминационный доступ к резервуарам хранилищ топлива, информационная открытость... Очевидно, что предлагаемые механизмы далеки от идеала. Но это важный и довольно-таки конструктивный промежуточный этап в формировании цивилизованного топливного рынка в России.

В феврале В.Путин устроил разное топ-менеджерам ВИНК за стремительно дорожающее дизельное топливо. По требованию премьер-министра нефтяникам пришлось снизить цены. Вдогонку ФАС возбудила более 30 дел об антимонопольных нарушениях на рынках ГСМ в регионах, где снижение цен, по мнению контролеров, оказалось недостаточным.

А в марте пошла обратная волна. В Воронежской и Челябинской областях, а также некоторых других регионах, местные управления ФАС заподозрили дочерние предприятия ВИНК в преданмерном занижении цен на топливо. Независимые участники топливного рынка пожаловались, что ВИНК демпингуют, чтобы вытеснить конкурентов с рынка. Контролеры отреагировали.

Изнуренные бесконечными, а порой и противоречивыми претензиями властей и антимонопольных органов, ВИНК хотят иметь хоть какую-то определенность относительно представлений контролеров о справедливой цене. Такую конкретику обещают два законопроекта, разработанные ФАС России: «О рыночном ценообразовании на нефть и нефтепродукты в РФ» и «Об обороте нефти и нефтепродуктов в РФ».

Законопроекты очень конкретны, они четко формулируют цели и описывают механизмы их обеспечения. Если правительство одобрит законопроекты, это существенно осложнит перспективы подготовленного Минэнерго РФ проекта закона о нефтяной отрасли. Ведь после изъятия статей, посвященных регулированию топливного рынка, актуальность «отраслевого» законопроекта значительно снизится.

На нормальном рынке цены регулируют спрос и предложение. Но на российском топливном рынке уровень конкуренции крайне низок. Законопроекты, разработанные ФАС, свидетельствуют о том, что вместо развития конкурентной среды бороться с перегибами на топливном рынке решено мерами прямого государственного диктата. Метод не рыночный, но, возможно, самый эффективный на данном этапе.

Предлагаемые инструменты если и не устроят полностью, то резко уменьшат количество ценовых споров между нефтяниками и ФАС. Прекратив затянувшуюся на годы перебранку, нефтяники и их контролеры освободят время для выработки и согласования стратегических решений, ведущих к формированию действительно конкурентного цивилизованного топливного рынка.

3% свободы

Название проекта закона «О рыночном ценообразовании на нефть и нефтепродукты в РФ» обманчиво либерально. На самом деле он отнюдь не призван стимулировать равноправный диалог поставщиков и оптовых покупателей жидкого углеводородного сырья и продуктов его переработки. Напротив, он предлагает жесткие критерии «справедливой» цены, которыми должны руководствоваться участники российского топливного рынка.

Нефтяники не сказать, что довольны предлагаемыми правилами. Но за последние годы они убедились, что даже не очень удобные правила все же лучше, чем их полное отсутствие. Поэтому законопроект они приняли благосклонно: все равно государство не отстанет, появление писаных правил хотя бы ограничит произвол чиновников.

Поддержка закона нужна и антимонопольщикам. В отсутствие правового стресса добиться равновесия на топливном рынке, который в России мало конкурентен, крайне сложно.

Главная идея документа — законодательно закрепить формулу «справедливой» цены на сырую нефть и продукты ее переработки. По этой формуле должны определяться контрактные цены при реализации крупным оптом моторного топлива, мазута и авиакеросина на территории России. Отклонение от «эталонной» цены станет для ФАС поводом предъявлять претензии в недобросовестном поведении на рынке.

Базовой идеей является паритет доходности поставок на экспорт и на внутренний рынок (принцип netback). За основу

предлагается брать общепризнанные котировки мировых рынков на соответствующие нефтепродукты. Для определения индекса крупнооптовых цен на внутреннем рынке из зарубежной эталонной цены должны вычитаться транспортные расходы и текущая ставка соответствующей экспортной пошлины. Полученный результат увеличивается на размер НДС и акциза.

Предполагается, что ориентиром для нашего рынка станут цены на соответствующие виды топлива в Северо-Западной Европе, странах Средиземноморья и Сингапуре. Выбор будет зависеть от географического расположения конкретного НПЗ.

Размер допустимых отклонений от сугубо арифметической оценки цены на топливо также включен в формулу «справедливой» цены. С этой целью вводится дифференциал, устанавливаемый правительством, который должен учитывать особенности реализуемых товаров, баланс спроса и предложения, параметры энергетической политики. В проекте закона оговаривается, что дифференциал не может превышать 3% от оптовой цены внутреннего рынка, рассчитанной по формуле ценового паритета.

Иначе говоря, свободу продавца и покупателя на внутреннем топливном рынке предлагается ограничить максимум 3%-ными отклонениями от цены по паритету доходности. Но эти колебания могут быть и много скромнее 3%, — если так решит правительство.

Очевидно, что формула паритета доходности может применяться в отношении тех товаров, присутствующих на российском топливном рынке, аналоги которых есть за рубежом. Это бензин А-95, авиационный керосин, летнее дизельное топливо и топочный мазут.

В отношении нефтепродуктов, производимых преимущественно для поставки на внутренний рынок, предложено применять другую формулу. По ней базовая цена экспортного нефтепродукта будет корректироваться посредством коэффициента, учитывающего технико-экономические раз-

личия ценообразования базовых и небазовых нефтепродуктов.

Например, внутренняя оптовая цена на зимнее дизтопливо будет определяться с помощью поправочного коэффициента к исчисленной по формуле «справедливой» цене летнего дизельного

Изнуренные бесконечными претензиями, ВИНК хотят иметь хоть какую-то определенность относительно представлений контролеров о справедливой цене

топлива. Размер коэффициента будет назначать правительство.

Ровно такие же формулы предлагается применять при определении цены реализации на внут-

На нормальном рынке цены регулируют спрос и предложение. Но на российском топливном рынке уровень конкуренции крайне низок

реннем рынке сырой нефти. При этом индекс цен маркерной нефти определяется по методу обратного счета от цен мирового рынка, а для нефти, которая отлича-

Вместо развития конкурентной среды бороться с перегибами на топливном рынке решено мерами прямого государственного диктата

ется от маркерной нефти по физико-техническим и потребительским характеристикам, правительство будет устанавливать поправочный коэффициент.

Концепция паритета доходности поставок на внешние и внут-

Главная идея документа — законодательно закрепить формулу «справедливой» цены на сырую нефть и продукты ее переработки

ренние топливные рынки идея не новая. На практике она использу-

ется нефтяниками в качестве ориентира уже довольно давно.

Теперь речь идет о том, чтобы узаконить эту практику. Идея имеет как плюсы, так и минусы. С одной стороны, это шаг к стабильности и предпосылка к уменьшению поля для конфликтов между неф-

Свободу продавца и покупателя на внутреннем топливном рынке предлагается ограничить максимум 3%-ными отклонениями от цены по паритету доходности

тяниками и контролерами. С другой стороны, то, что сейчас является неформальным ориентиром, должно стать жесткой директивой, элемент торгов низводится до дежурной формальности.

Идея подчиненности ценовой ситуации на российском рынке процессам на зарубежных рынках противоречит и здравому смыслу, и официальной политике российских властей

Кроме того, идея подчиненности ценовой ситуации на российском рынке процессам на зарубежных рынках противоречит и здравому смыслу, и официальной политике российских властей, ко-

ФАС предлагает установить нижний предел квоты на реализацию через биржи нефтепродуктов: не менее 15% объемов, произведенных в течение календарного года

торые не устают говорить, что наши нефтяники должны играть самую активную роль в формировании мировых цен на нефть. Наверное, в мировой практике нет других примеров, когда в национальном законе закрепляется зависимость цен внутреннего топливного рынка от конъюнктуры на зарубежных рынках.

Чувствительным недостатком системы паритета доходности яв-

ляется инертность механизма изменения экспортных пошлин на нефть и нефтепродукты. В условиях высокой волатильности цен на мировых энергетических рынках практика ежемесячной корректировки ставок экспортных пошлин, да еще и не на основе оперативных данных, серьезно искажает реальную картину.

В последнее время ФАС пытается привлечь внимание правительства к проблеме неадекватности механизма корректировки ставок экспортных пошлин. В условиях легализации концепции паритета доходности отставание уровня экспортных пошлин от роста цен на нефть оборачивается дополнительной нагрузкой на внутренний рынок — вывозные таможенные пошлины повышают уровень оптовых цен для российских покупателей.

Все на биржу

Помимо индекса цен сопоставимых зарубежных рынков, проект закона предлагает ориентироваться во внутренней оптовой торговле топливом еще на два показателя. Это индексы цен внебиржевого внутреннего рынка и индексы биржевых цен.

На внебиржевом рынке предлагается принимать во внимание два показателя: регистрируемые на бирже внебиржевые сделки по нефти и нефтепродуктам, а также публикуемые на регулярной основе информационно-аналитическими организациями выборки данных о ценах на нефть и нефтепродукты.

С этой целью проект закона настаивает на обязательной регистрации на товарных биржах внебиржевых сделок по крупнооптовой торговле моторным топливом, мазутом и авиакеросином на базе НПЗ, а также нефтью. Это относится как к экспортным контрактам, так и к поставкам на внутренний рынок.

Проект закона ужесточает правила, утвержденные правительственным постановлением от 10 февраля 2011 года. Там речь идет об обязательной регистрации внебиржевых сделок крупных компаний, чья доля на региональных рынках превышает 35%. Законопроект предлагает распространить это требование на все без исключения сделки.

В отличие от правительственного документа, законопроект не закрепляет эксклюзивные права Санкт-Петербургской товарно-сырьевой биржи на регистрацию внебиржевых сделок на топливном рынке. Однако законопроект делегирует право решать этот вопрос правительству.

В качестве индексов биржевых цен проект закона предлагает использовать биржевые цены, соответствующие условиям, при которых установленная на бирже цена не признается монополюснo высокой. Соответствующие критерии, как ожидается, будут установлены принятием третьего антимонопольного пакета законов. В соответствии с его требованиями, цена товара не признается монополюснo высокой в случае, если она не превышает цену, которая сформировалась на товарной бирже, торги на которой организованы с учетом антимонопольных правил.

Очевидно, что важнейшим условием адекватности биржевого индикатора цен является расширение объема торгов. Исходя из

Разукрупнение на горизонте

Второй законопроект, подготовленный ФАС, предлагает конкретные шаги по демонаполизации региональных топливных рынков, уменьшению возможностей недобросовестной конкуренции на них. Для этого проект закона «Об обороте нефти и нефтепродуктов в РФ» предлагает ввести ряд запретов и ограничений для участников отечественного топливного рынка.

Прежде всего, хозяйствующим субъектам, доля которых на конкретном розничном рынке моторных топлив превышает 25%, могут запретить как приобретение, так и получение в аренду новых АЗС. И это не пустые слова. Сделки, совершенные в обход предлагаемых

этого ФАС предлагает установить нижний предел квоты на реализацию через биржи нефтепродуктов: не менее 15% объемов нефтепродуктов, произведенных в течение календарного года.

Проект закона о нефтяной отрасли предлагает более щадящие условия, он говорит об обязательных биржевых продажах 15% нефтепродуктов, предназначенных для внутреннего рынка. Однако в правительстве больше сторонников первого варианта.

Очень важно, что в целях увеличения ликвидности биржевых торгов нефтепродуктами законопроект предлагает обязать органы государственной власти и контролируемые ими компании (доля участия более 50%) закупать топливо через биржи. Для этого придется подкорректировать законодательство о госзакупках, исключив из него обязательное требование проводить тендеры. Но, похоже, в правительстве готовы пойти на этот шаг во имя укрепления стабильности на отечественном рынке в целом.

Кроме того, проект закона предусматривает создание трехпалатного Биржевого комитета. Представители государства, инфраструктурных организаций, а также сообщества продавцов и покупателей будут предлагать согласованные решения по развитию биржевой торговли нефтью и нефтепродуктами, контролировать происходящие на биржах процессы. По инициативе правительства такой комитет уже создается. Упоминание о комитете в законе повышает его статус и долговечность.

Использование в качестве ценового ориентира сразу трех индикаторов несколько запутывает ситуацию: в проекте закона ничего не говорится о том, как эта совокупность индикаторов будет применяться на практике. По словам замглавы ФАС Анатолия Голомолзина, значительных различий между индексами не ожидается, должен существовать ценовой арбитраж между взятыми на вооружение индексами.

В отличие от паритета доходности, два других индекса представить в работе пока сложно. Прежде всего, это связано с тем, что найти общий знаменатель для сотен биржевых и внебиржевых сделок, имеющих существенные индивидуальные особенности, будет крайне сложно. Еще труднее убедить оппонентов в том, что расчеты проведены корректно. Предсказуемы и сложности с публикацией данных, собранных частными информационно-аналитическими агентствами, которые зачастую получают сведения на условиях конфиденциальности.

Похоже, что на практике основным механизмом контроля над оптовыми ценами на российском топливном рынке станет формула netback, обогащенная утверждаемым правительством дифференциалом. Два других индекса будут играть вспомогательную (и пока не очень понятную) роль.

Между тем, директивно установленное увеличение объемов биржевой торговли и регистрация внебиржевых сделок все же сделают отечественный топливный рынок если и не более конкурентным, то более прозрачным и понятным. А если на биржи придут в качестве покупателей топлива госструктуры, это серьезно улучшит ликвидность биржевых торгов.

Впрочем, все перемены, инициированные законопроектом о рыночном ценообразовании на нефтепродукты, затрагивают только слой крупной оптовой торговли. На розничном рынке ситуация вряд ли изменится кардинально.

ограничений, будут признаваться ничтожными.

По иску антимонопольного органа суд получит право принимать решение о принудительном разделении организации-нарушителя. Это означает, что ком-

пании, которые к настоящему времени имеют долю рынка, превышающую 25%, будут вынуждены остановить дальнейшее расширение своей ниши на соответствующей территории. В противном случае они рискуют

растерять ранее завоеванные позиции.

Тема доминирования на региональных рынках крайне актуальна для нашей страны. Доля ВИНК превышает 35% на розничных рынках 50 субъектов Федерации. В каждом третьем регионе она достигла уровня 50–60%. «Роснефть» доминирует в 15 регио-

Основным механизмом контроля над оптовыми ценами на российском топливном рынке станет формула netback, обогащенная утверждаемым правительством дифференциалом

нах, ЛУКОЙЛ — в 11, «Сургут-нефтегаз» — в четырех, ТНК-ВР и «Газпром нефть» контролируют по три региональных топливных рынка. По оценке ФАС, совокупная доля «Газпром нефти», «Роснефти», ЛУКОЙЛа и ТНК-ВР на рынке автомобильных бензинов и авиакеросина превышает 70%.

Показательно, что в ряде регионов, не охваченных влиянием ВИНК, успешно сформировались местные «спруты». В двух десятках субъектов Федерации на топлив-

Хозяйствующим субъектам, доля которых на конкретном розничном рынке моторных топлив превышает 25%, могут запретить как приобретение, так и получение в аренду новых АЗС

ных рынках доминируют компании, не входящие в состав ВИНК.

Законодательная инициатива, направленная на противодействие дальнейшей концентрации влияния крупного бизнеса на розничных топливных рынках, выглядит серьезной заявкой на развитие здесь конкурентной среды. Развивать розничный бизнес ВИНК придется за счет расширения географии деятельности, что в целом должно сыграть позитивную роль как в развитии региональных рынков, так и общероссийского рынка в целом.

Законопроект предлагает сделать инфраструктуру рынков нефти и нефтепродуктов более доступной для представителей

независимого сегмента бизнеса. В случае принятия закона владельцы хранилищ моторного топлива, емкость которых превышает

уровню приоритетности; более высокий приоритет имеют поставки нефти на российские НПЗ и нефтепродуктов для внутреннего рынка. Кроме того, что касается трубопроводного транспорта, договоры заключаются на год, что плохо совмещается с мобильностью биржевых торгов. Идея с транспортными предпочтениями пока не выглядит жизнеспособной.

Помимо этого, ФАС предлагает установить с 1 января 2012 года запрет на совмещение отдельных видов деятельности по торговле моторным и авиатопливом. Продавцам, доминирующим на соответствующем топливном рынке, могут запретить совмещать оптовую и розничную реализацию автомобильного бензина и дизельного топлива, а также оптовую реализацию авиатоплива с НПЗ и реализацию авиатоплива авиакомпаниям.

Создать соответствующие обособленные подразделения компаниям особого труда не составит. Кстати, крупные компании в большинстве случаев такую работу давно уже провели. Смысл предлагаемого разделения сфер

деятельности заключается, прежде всего, в повышении прозрачности денежных потоков.

Проект закона предписывает участникам топливного рынка вести отдельный учет доходов и расходов по видам деятельности: производство нефтепродуктов, крупнооптовая торговля, мелкооптовая торговля, розничная торговля — все с разбивкой по видам нефтепродуктов. Раздельно должны учитываться и финансовые потоки, связанные с торговлей нефтепродуктами и оказанием услуг по их хранению.

При всей неоднородности и неоднозначности законодательных инициатив ФАС большим шагом вперед является сама попытка выработать системные меры стабилизации ситуации на отечественном топливном рынке, предотвращать кризисные явления, а не бороться с их последствиями.

Очевидно, что предлагаемые механизмы далеки от идеала. Но это важный и довольно-таки конструктивный промежуточный этап в формировании цивилизованного топливного рынка в России. ■

Большим шагом вперед является сама попытка предотвращать кризисные явления, а не бороться с их последствиями

ет 25% суммарного объема на территории субъекта Федерации, будут обязаны беспрепятственно оказывать сторонним организациям услуги по хранению моторного топлива на недискриминационных условиях. Причем, договор на соответствующие услуги должен быть публичным.

В законопроекте говорится о приоритетном праве транспортировки по железной дороге и трубопроводам нефти и нефтепродуктов, приобретенных на бирже. Но такая инициатива противоречит правилам недискриминационного доступа к магистральным трубопроводам, утвержденным правительством в конце марта.

Этот документ относит «биржевые» нефтепродукты к третьей

9-я международная специализированная выставка
9th international specialized exhibition
АНТИКОР И ГАЛЬВАНОСЕРВИС
ANTICOR AND GALVANIC SERVICE
17-19 МАЯ
2011
MAY 17-19
МОСКВА, ВВЦ, ПАВИЛЬОН №69 • ALL-RUSSIA EXHIBITION CENTER, HALL #69

В РАМКАХ ВЫСТАВКИ ПРОЙДЕТ МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «СОВРЕМЕННЫЕ МЕТОДЫ И ТЕХНОЛОГИИ ЗАЩИТЫ ОТ КОРРОЗИИ»
INTERNATIONAL SCIENTIFIC AND PRACTICAL CONFERENCE «MODERN METHODS AND TECHNOLOGIES OF CORROSION PROTECTION» WILL BE HELD WITHIN THE FRAMEWORK OF EXHIBITION

ТЕМАТИКА ВЫСТАВКИ :

- Методы коррозионного мониторинга и диагностики
- Коррозионностойкие стали и сплавы, биметаллы
- Полимерные и лакокрасочные покрытия
- Электрохимическая защита
- Ингибиторы коррозии
- Защита от коррозии бетонных и железобетонных конструкций
- Современные технологии металлических противокоррозионных покрытий
- Современные технологии электроосаждения металлов
- Оборудование, приборы и материалы для гальванических производств
- Экологическое обеспечение гальванических производств
- Современные технологии и оборудование для цинкования и алюминирования
- Сварка, пайка и антикоррозионная защита соединений
- Современные методы и средства защиты от износа.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ СПОНСОР:
КОРРОЗИЯ жизнь без коррозии

ОРГАНИЗАТОРЫ:
ВНИИКоррозии, ГИЦ РФ ЦНИИЧермет им. И.П.Бардина, НКП «ЦРЦ», НПО «Рокор», ФГУП НИЦ «Строительство» - НИИЖБ, Институт физической химии и электрохимии им. А.Н.Фrumкина РАН, ФГОУ ВПО Национальный исследовательский технологический университет «МИСиС», НПП «ЭКОМЕТ», ФГУП «НИИХИ им.Л.Я.Карпова», «Ассоциация КАРТЭК», ОАО «ВНИИСТ», ГАО ВВЦ

Телефон/факс: (495)258-8768
E-mail: anticor@expo-design.ru
http://www.anticorexpo.ru
ЭКСПО-ДИЗАЙН-ХОЛДИНГ
ДИРЕКЦИЯ ВЫСТАВКИ