

СТАНЕТ ЛИ «ДОБРОЙ» ТРАДИЦИЕЙ ПРЕДНОВОГОДНЕЕ РАЛЛИ НА ТОПЛИВНОМ РЫНКЕ?



Осень и декабрь уходящего 2010 года запомнятся российским нефтетрейдерам своей неординарностью. В отличие от предыдущих лет, когда моторное топливо на российском рынке устойчиво дешево с начала октября, осенью и в декабре 2010 года цены на бензин оставались стабильными, упорно не желая снижаться, а дизельное топливо дорожало темпами, поражающими воображение. На мой взгляд, наблюдавшаяся на рынке ситуация объясняется действием комплекса фундаментальных факторов, как внешних, так и внутренних. В конце концов, к чему мы стремимся? К строительству коммунизма в отдельно взятой нефтеперерабатывающей отрасли или к балансу интересов нефтянки и экономики России в целом? Пожалуй, четкий ответ на этот вопрос и позволит оценить, какова вероятность повторения осенне-зимних чудес на топливном рынке в обозримом будущем.

Объясняя поведение цен на нефтепродукты, трейдеры смотрят на котировки Brent, и это неудивительно, ведь примерно три четверти добываемой в России нефти экспортируется из страны в виде сырья и продуктов его переработки. А как вели себя фьючерсы на Brent и WTI (см. «Цены на нефть на мировом рынке»)?

Свыкнувшись с периодически возникающими долговыми кризисами в проблемных странах еврозоны и распрощавшись с опасениями в отношении перспектив мировой экономики и

спроса на нефть, инвесторы вспомнили про растущее потребление нефтепродуктов, о чем регулярно отчитываются МЭА, ОПЕК и Минэнерго США в своих ежемесячных отчетах.

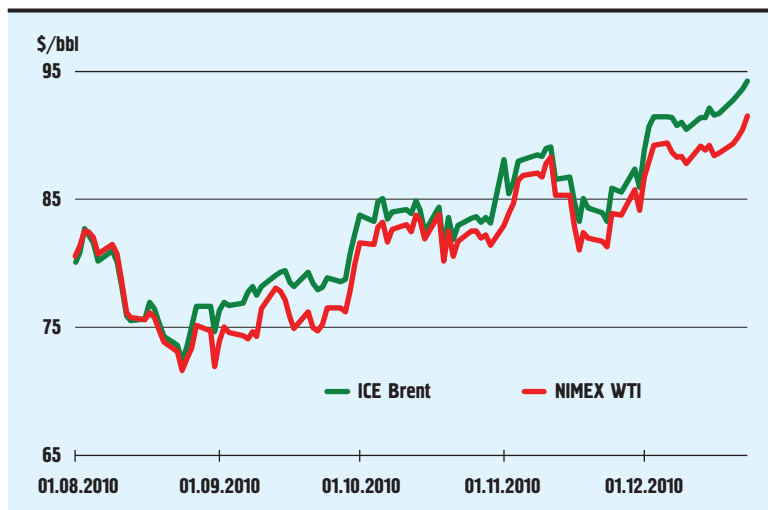
Восходящий тренд на мировом рынке

В результате нефть дорожала при каждом удобном поводе. Снижение курса доллара к евро на рынке Forex, рост спроса на нефть и дизельное топливо в Китае, повышение ведущих фондовых индексов, заявление Али Аль-Наи-

ми, в котором он расширил «оптимальный» диапазон цен на нефть до \$70–90 за баррель, сокращение коммерческих запасов нефти в США, холода в Европе и Северной Америке — все это вызывало рост цен. В сентябре средняя цена фьючерса на нефть Brent составила \$78,4, в октябре — \$83,6, в ноябре — \$86,4 и с 1 по 24 декабря — \$91,8 за баррель.

Самое удивительное в этой ситуации, что «вера» инвесторов в нефть действительно стала главной фишкой осени и декабря. Чего стоят одни комментарии аналитиков, что «в 2011 году мы обяза-

Цены на нефть на мировом рынке



тельно увидим нефть по \$100 за баррель», а не более традиционное объяснение, согласно которому нефти дорожать уже некуда.

Цены на газойль (продукт, который в России принято называть дизельным топливом) росли вслед за нефтяными (см. «Цены на газойль на мировом рынке»). Дополнительную поддержку котировкам газойля оказывали увеличение импорта дизельного топлива Китаем и повышение спроса на печное топливо в Европе и США из-за холодной погоды.

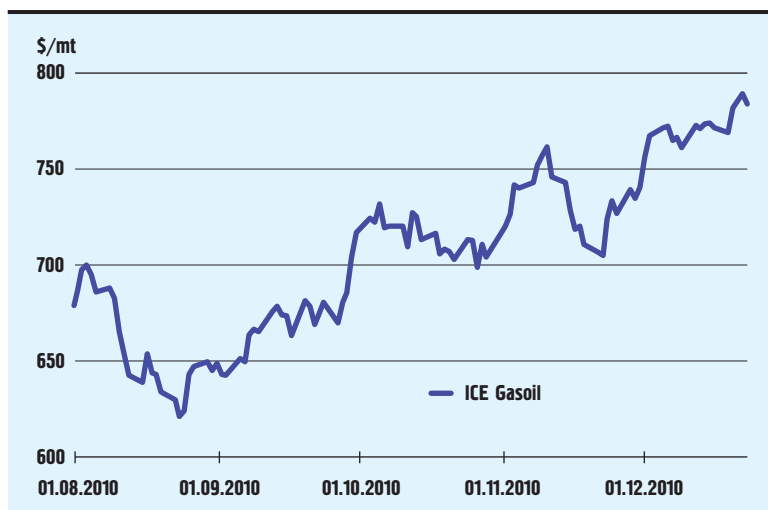
В сентябре фьючерс на газойль на ICE Futures Europe стоил в среднем \$668,9 за тонну, в октябре — \$714,7, в ноябре — \$731,5 и с 1 по 24 декабря — \$770,6 за тонну, при этом 23 де-

кабря цена газойля вплотную приблизилась к отметке \$800 за тонну.

Аналогичная ситуация наблюдалась на мировом рынке топочного мазута и автомобильного бензина.

Таким образом, рост мировых цен на нефть и нефтепродукты осенью и в декабре приводил к увеличению расчетной эффективности экспорта, что, в свою очередь, оказывало мощную поддержку ценам на рынке России. Это первый фундаментальный фактор, который необходимо принимать во внимание в попытках объяснить поведение цен на российском рынке нефтепродуктов осенью и в декабре 2010 года.

Цены на газойль на мировом рынке



Рост акцизов

Вероятное повышение акцизов на бензин и дизельное топливо, пожалуй, было одной из самых обсуждаемых новостей россий-

Нефть дорожала при каждом удобном поводе: снижение курса доллара к евро, рост спроса на нефть и дизельное топливо в Китае, повышение ведущих фондовых индексов, сокращение коммерческих запасов нефти в США, холода...

ского рынка нефтепродуктов в 2010 году. И действительно, когда планы стали фактом, участники рынка поняли, что Минфин разошелся не на шутку, латая дыры в пострадавшем от кризиса госбюджете.

На 2010 год акцизы на автомобильный бензин были установле-

Рост мировых цен на нефть и нефтепродукты осенью и в декабре приводил к увеличению расчетной эффективности экспорта, что, в свою очередь, оказывало мощную поддержку ценам на рынке России

ны в зависимости от октанового числа. Ставка акциза на бензин Нормаль-80 составляла 2923 рубля за тонну, на высокооктановые бензины — 3992 рубля и на дизельное топливо — 1188 рублей за тонну.

29 ноября был опубликован Федеральный закон РФ от 27 ноября 2010 года № 306-ФЗ «О внесении изменений в часть первую и часть вторую Налогового кодекса РФ и Закон РФ «О налоговых органах Российской Федерации». Закон принят Госдумой 19 ноября, одобрен Советом Федерации 24 ноября и вступает в силу с 1 января 2011 года.

Согласно закону, с 1 января 2011 года существенно увеличиваются ставки акциза на автомобильный бензин и дизельное топливо, кроме того, акцизы будут дифференцированы в зависимо-

сти от экологического класса топлива (см. «Ставки акцизов»).

Акциз — это косвенный налог. Формально его уплачивают производители, при этом они закладывают ставку акциза в стоимость продукта. Кроме того, на акциз доначисляется налог на добавленную стоимость.

С 1 января 2011 года существенно увеличиваются ставки акциза на автомобильный бензин и дизельное топливо, кроме того, акцизы будут дифференцированы в зависимости от экологического класса топлива

Таким образом, чтобы узнать, насколько должно подорожать дизельное топливо с 1 января 2011 года из-за роста акциза, необходимо из новой ставки (2485 руб./т) вычесть действующую (1188 руб./т) и умножить результат на 1,18. В итоге мы получим рост цены, как минимум, на 1530 руб./т.

По аналогии можно рассчитать, что самый востребованный

Если цены на бензины Регуляр-92 и Премиум-95 всю осень и декабрь оставались стабильными, то Нормаль-80 за аналогичный период подорожал на примерно на 10–12%

в стране бензин Регуляр-92 с 2011 года должен подорожать на 1980 рублей за тонну.

Ожидая рост цен из-за повышения акцизов, трейдеры актив-

В течение года темпы роста спроса на дизельное топливо увеличивались. Так, в октябре 2010 года на внутренний рынок было отгружено 2,8 млн тонн продукта — это уже на 15% больше по сравнению с октябрём 2009 года

но пополняли запасы моторных топлив. В последние месяцы 2010 года НПЗ становились «сухими» уже к 10 числа, поэтому сезонное

снижение спроса на бензин и дизельное топливо оказалось минимальным и не смогло повлиять на цены.

Даже если спрос понизился, видимое потребление моторных топлив не изменилось, потому что на ожиданиях акцизного удорожания нефтепродуктов трейдеры заполняли все резервуары. Это второй фундаментальный фактор, относящийся уже к внутреннему рынку.

Низкооктановый бензин: в ожидании дефицита

Если цены на бензины Регуляр-92 и Премиум-95 всю осень и декабрь оставались стабильными, то Нормаль-80 за аналогичный период подорожал на примерно на 10–12%. Странное поведение цен на низкооктановый бензин, как и перспективы этого топлива, заслуживают отдельного рассмотрения.

В соответствии с действующим техническим регламентом производители смогут продавать на внутреннем рынке бензин Нормаль-80 до сентября 2011 года; при этом он должен соответствовать требованиям экологического класса 3. Кроме того, на Нормаль-80 будет начисляться максимальный акциз, то есть, действующий в отношении класса 2 и ниже, так как в техрегламенте для класса 3 не предусмотрено октановое число 80.

Получается, только за счет акциза Нормаль-80 с 2011 года должен подорожать на 3630 руб./т, плюс увеличенные издержки из-за необходимости вырабатывать экологически чистый продукт. Многие ВИНК пришли к выводу, что производство бензина Нормаль-80 в 2011 году окажется нерентабельным, и исключили его из бизнес-планов.

Некоторые производители в качестве причин вероятного отказа от производства Нормаль-80 с 2011 года называют пробелы в нормативной базе. В настоящее время отсутствует ГОСТ, в соответствии с которым можно сертифицировать бензин Нормаль-80 экологического класса 3. ГОСТ Р 51105-97 позволяет производить

Нормаль-80, но предполагает только экологический класс 2, а новый ГОСТ Р 51866-2002 (ЕН 228-2004) позволяет производить бензины классов 3, 4 и 5, но с октановыми числами 92, 95 и 98.

Все названные сложности объясняют опережающий рост цен на бензин Нормаль-80, но еще не означают, что это топливо окончательно исчезнет с рынка в сентябре 2011 года. В соответствии с действующим техническим регламентом до сентября 2013 года Росрезерв может реализовывать хранящиеся на его комбинатах запасы низкооктанового бензина.

Дизельное топливо: почему «подсох» рынок?

Наблюдая непрерывный рост мировых цен, производители экспортировали любые свободные объемы дизельного топлива. Сам по себе экспорт, возможно, не привел бы к недостатку продукта на свободном рынке России. Так, на протяжении всего 2009 года крупные объемы дизельного топлива вывозились за рубеж, но цена ДТЛ на внутреннем рынке оставалась на уровне 15000 рублей за тонну.

В 2010 году спрос на дизельное топливо в России продемонстрировал уверенное посткризисное восстановление. За январь-октябрь 2010 года на внутренний рынок было отгружено 26,4 млн тонн дизельного топлива, на 10% больше по сравнению с аналогичным периодом 2009 года.

Более того, в течение года темпы роста спроса на дизельное топливо увеличивались. Так, в октябре 2010 года на внутренний рынок было отгружено 2,8 млн тонн продукта — это уже на 15% больше по сравнению с октябрём 2009 года.

Таким образом, рост цен на дизельное топливо обеспечили восстановление спроса в России и активные экспортные отгрузки из-за увеличения прибыльности поставок в дальнее зарубежье. Названные факторы усиливали влияние друг друга, и в результате мы получили «подсушенный» спотовый рынок дизельного топлива осенью и в декабре.

За примерами далеко идти не надо: дизель, особенно зимний и ДЗп, подчистую разметали на биржах, а чтобы продемонстрировать хоть какую-то ликвидность торгов, ВИНК резко увеличили продажи дизельного топлива «адресными» нерыночными сделками.

Зимние чудеса

Дизельное топливо в России — сезонный продукт. Летние марки дизельного топлива в течение пяти-шести месяцев в году неприменимы на большей части территорий страны из-за низких температур. Это объясняет, почему с начала октября по 24 декабря ДТЛ подорожало на 20%, а ДТЗ — на 40%.

Трейдеры в конце декабря покупали зимнее дизельное топливо по любым ценам из-за его недостатка на свободном рынке. Так, 21–22 декабря ДТЗ с отгрузкой в январе было продано на аукционах ТНК-ВР по ценам на уровне 27000 рублей за тонну, или примерно на 2000 рублей дороже стартовых цен.

«Башнефть» распродала январские объемы уфимского зимнего дизеля за день, а на трейдерском рынке его цена 24 декабря превышала 26000 рублей за тонну. ЛУКОЙЛ 23 и 24 декабря продавал ДЗп-15° по 26600 рублей, а ДТЗ — примерно по 28000 рублей за тонну. Цены немислимые, но дизельное топливо все равно покупали.

Цены на рынке свидетельствуют о превышении спроса над предложением, но отнюдь не проливают свет на причины происходящего. Возможно, все дело в технологической стороне вопроса. Если нефтеперерабатывающий завод зимой сокращает до минимума производство авиакеросина, все равно только половина вырабатываемого дизельного топлива приходится на зимние марки, а оставшаяся часть — обычное ДТЛ. По крайней мере, это следует из официальной отраслевой статистики.

С другой стороны, непонятен следующий нюанс. Себестоимость ДЗп-25° примерно на 1500 рублей выше по сравнению с себестоимостью обычного ДТЛ. По-

Ставки акцизов, руб./т

	Ставка акциза		
	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Автомобильный бензин			
Класс 2 и ниже	5 995	7 725	9 511
Класс 3	5 672	7 382	9 151
Классы 4 и 5	5 143	6 822	8 560
Дизельное топливо			
Класс 2 и ниже	2 753	4 098	5 500
Класс 3	2 485	3 814	5 199
Классы 4 и 5	2 247	3 562	4 934

чему же тогда ВИНК не продают ДЗп-25° на 2000–3000 рублей за тонну дороже ДТЛ, а своим бездействием способствуют взлету цен на зимнее дизельное топливо на оптовом рынке и резкому удорожанию ДТ на заправках?

Неужели все дело в ситуации с сельхозниками, которым в 2011 году надо будет продавать дизельное топливо со скидкой 10% к ценам на 31 декабря 2010 года?

Неопределенность с пошлинами

Изменение экспортных пошлин на нефтепродукты давно обсуждалось и сейчас, перед Новым годом, определенности в этом вопросе нет до сих пор.

Так, 10 ноября руководитель налогового департамента Минфина РФ Илья Трунин заявил, что участники Таможенного союза согласовали пять принципов: «Взаимная торговля осуществляется без взимания экспортных пошлин; второй принцип — мы сохраняем свое право увеличить экспортную пошлину на нефтепродукты до вывозной пошлины на нефть; третий — Белоруссия не предпринимает дополнительных усилий, чтобы субсидировать свою нефтепереработку; четвертый — если мы примем решение о повышении пошлины на нефтепродукты до пошлины на нефть, мы вправе субсидировать свою нефтепереработку; пятый — Белоруссия взимает пошлины на нефть и нефтепродукты со всего объема экспорта из России и пересчитывает в российский бюджет».

По словам И.Трунина, «мы, возможно, хотели бы субсидировать российскую нефтепереработку, но в отношении нефтепе-

реработки Белоруссии такого желания нет, однако, действуя в одном Таможенном союзе, мы не можем избирательно регулировать пошлины для российской и белорусской продукции».

Затем 1 декабря Эльвира Набиуллина сообщила, что Минэко-

Трейдерам в конце декабря покупали зимнее дизельное топливо по любым ценам из-за его недостатка на свободном рынке

номразвития РФ внесло в правительство предложения по выравниванию пошлин на светлые и темные нефтепродукты. По ее словам, пошлины на нефтепродукты к 2013 году должны составить 60% от пошлины на нефть. Министр также заявила, что в 2011 году ведомство предлагает

Неужели все дело в ситуации с сельхозниками, которым в 2011 году надо будет продавать дизельное топливо со скидкой 10% к ценам на 31 декабря 2010 года?

установить пошлину на светлые нефтепродукты в размере 67% от пошлины на нефть и на темные — в 46,7%.

В конце декабря директор департамента развития и регулирования внешнеэкономической деятельности МЭР РФ Виталий Гудин сообщил, что Россия перейдет к новой схеме взимания экспортных пошлин на нефтепродукты с февраля 2011 года. По его словам, пошлина на светлые нефте-

продукты в 2011 году составит 0,67 от ставки пошлины на нефть, на темные — 0,467. Таким образом, его слова подтвердили сказанное Э.Набиуллиной 1 декабря.

А дальше — еще интереснее. За несколько дней до заявления В.Гудина замминистра финансов РФ Сергей Шаталов сказал, что Минфин рассматривает в качестве «рабочего варианта» сцена-

ного ранга? К тому, что нефтепереработчики совсем не обязательно получают «щадящее» выравнивание экспортных пошлин на уровне 60% от ставки на нефть. В качестве рассматриваемых опций — рост пошлины на темные нефтепродукты до ставки пошлины на светлые или установление пошлин на нефтепродукты на уровне нефтяных. Три варианта приведут к совершенно разным изменениям маржи переработки нефти в России, причем совсем необязательно эффективность экспорта нефтепродуктов повысится.

Неопределенность и опасения, что негативный (для ВИНК) вариант изменения экспортных пошлин на нефтепродукты и будет реализован на практике, могли стать стимулом к увеличению поставок нефтепродуктов за рубеж осенью и в декабре 2010 года. Так, согласно планам на конец ноября, в декабре из России предполагалось экспортировать до 4 млн тонн дизельного топлива — это примерно на 25–30% выше месячной «нормы». Еще одно объяснение «подсушенному» рынку дизельного топлива.

Восстановление авторынка

Посткризисное восстановление российского авторынка и связанный с этим рост продаж автомобилей — еще один фундаментальный фактор, заслуживающий внимания. Согласно данным Ассоциации европейского бизнеса, продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России в январе-ноябре 2010 года выросли на 28% по сравнению с аналогичным периодом 2009 года. В ноябре 2010 года в РФ продано на 80% автомобилей больше, чем в ноябре 2009 года.

За 2010 год российский авторынок, по оценкам АЕБ, может вырасти на 30%, до 1,9 млн легковых и легких коммерческих автомобилей. Поддержали рынок программа утилизации автомобилей и увеличение доступности кредитов, совпавшие с ростом потребительской уверенности по мере восстановления экономики страны.

Прибавка в 1,9 млн тонн легковых и легких коммерческих автомобилей новых автомобилей за 2010 год — это не только сигнал восстановления экономики, но и мощная поддержка российскому рынку автобензина. Как следует из данных АЕБ, на протяжении 2010 года темпы роста российского авторынка увеличивались, следовательно, и темпы роста спроса на автобензин также должны были повышаться в течение года.


Такая ситуация могла способствовать сохранению цен на высокооктановые бензины осенью и в декабре на стабильном уровне. Если автопарк растет и подтягивает за собой спрос на бензин, зачем снижать цены?

Резюме

Все рассмотренные выше факторы, которые, по моему убеждению, могли в той или иной степени повлиять на цены на бензин и дизельное топливо осенью и в декабре 2010 года, относятся к категории фундаментальных.

Хотим мы или нет, но рост мировых цен означает рост net-back и как следствие — рост цен на рынке России. Аналогично, наивно удивляться удорожанию моторных топлив, если в структуре цены растет доля косвенных налогов. Наконец, любые превышения спроса над предложением на свободном рынке гарантированно приведут к росту цен. Здесь ничего не поделаешь, это законы рынка.

Тем не менее, рынок нефтепродуктов можно и нужно регулировать и находить оптимальный баланс между самочувствием «отрасли-кормилицы» и всех остальных отраслей и населения, которые потребляют ее продукцию.

Если цена на газойль на мировом рынке резко взлетает, значит, может и должна вводиться специальная повышенная экспортная пошлина, которая не позволит «подсушить» внутренний рынок дизельного топлива. Если производители не в состоянии оценить спрос на ДТЗ и ДЗп, значит им нужно помочь в этой стратегической задаче, направив по верному пути. 

Неопределенность и опасения, что негативный для ВИНК вариант изменения экспортных пошлин на нефтепродукты и будет реализован на практике, могли стать стимулом к увеличению поставок нефтепродуктов за рубеж

рий сохранения экспортной пошлины на нефть на нынешнем уровне и повышение пошлины на нефтепродукты в среднем по корзине до 73% от ставки на нефть с 2011 года.

Прибавка в 1,9 млн тонн легковых и легких коммерческих новых автомобилей за 2010 год — это не только сигнал восстановления экономики, но и мощная поддержка российского рынка автобензина

Примерно в то же время вице-премьер РФ Игорь Сечин, курирующий в правительстве ТЭК, заявил, что пошлины на нефтепродукты могут быть повышены до

Наивно удивляться удорожанию моторных топлив, если в структуре цены растет доля косвенных налогов. Наконец, любые превышения спроса над предложением на свободном рынке гарантированно приведут к росту цен

уровня экспортных пошлин на нефть уже в 2011 году.

К чему этот длительный пересказ заявлений чиновников раз-



ПРИГЛАШАЕМ НА ММЭФ-2011

MOSCOW INTERNATIONAL ENERGY FORUM

«ТЭК РОССИИ В XXI ВЕКЕ»

**МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ФОРУМ**

6-9 апреля 2011 г.

**г. Москва
Центральный Выставочный Зал «Манеж»**

Организационный комитет

119019, Москва, а/я 76

Тел./Факс: +7 (495) 664-24-18

www.iprr.ru iprr@iprr.ru