

ЦЕНЫ НА НЕФТЕПРОДУКТЫ – 2009: БЕЗ ПЕРЕГИБОВ НЕ ОБОШЛОСЬ

МИХАИЛ ТУРУКАЛОВ
Главный редактор отдела цен и региональных рынков ИАЦ «Кортес»



Цены на нефтепродукты в России в 2009 году породили немало споров среди профессионалов и вызвали шквал негодования со стороны рядовых потребителей. Еще бы, ведь в конце сентября текущего года литр бензина Регуляр-92 в среднем по России стоил 22,55 рубля — лишь на 2 рубля меньше пиковой цены по состоянию на 1 августа 2008 года.

Но летом прошлого года баррель нефти на мировом рынке едва не дотянул до 150-долларовой отметки, и дорогой бензин можно было объяснить понятными для обывателей факторами. Летом текущего года нефть на мировом рынке стоила примерно в два раза дешевле, и, на первый взгляд, причиной высоких цен на бензин в российской рознице следовало бы признать монополизм нефтяных компаний. Детальный анализ цен и объемов производства, внутреннего потребления и экспорта основных нефтепродуктов позволяет сделать несколько иные выводы. Цена на экспортоориентированный мазут на российском рынке в 2009 году, как и в предыдущие годы, в основном соответствовала экспортной альтернативе.

Внутреннее потребление авиакеросина и дизтоплива в январе-августе 2009 года снизилось соответственно на 21,3% и 11,6% к аналогичному периоду прошлого года. Результат — относительная стабильность цен на эти продукты на спотовом рынке России в течение десяти месяцев 2009 года. Более того, уже четыре попытки производителей повысить цены на летнее дизтопливо терпели поражение на фоне слабого платежеспособного спроса.

Между тем, чиновники уже отрапортовали об успешном опыте фиксации цен на дизельное топливо для сельхозпроизводителей, умолчав при этом, что недополученную прибыль на рынке дизельного топлива нефтяные компании компенсировали за счет более высоких цен на автомобильный бензин.

В этой связи ответ на вопрос, что будет с ценами дальше, должен быть сформулирован следующим образом: «Цена в РФ = ориентир мирового рынка + поправки на российскую действительность». Некоторые «поправки», видимые на горизонте ближайших лет, грозят новыми витками роста цен.

2009 год не принес ничего принципиально нового российской нефтепереработке. Производственные показатели отрасли, за исключением выработки авиакеросина, практически не изменились (см. «*Основные показатели нефтеперерабатывающей промышленности РФ*»). Инвестиции в нефтепереработку на 2009 год попали под сокращение, тем не менее, нефтяные компании периодически сообщают о начале проектов по модернизации НПЗ, выводят на рынок новые топлива, развивают сбытовые подразделения и перманентно судятся с Федеральной антимонопольной службой. Жизнь течет своим чередом.

Изменение внутреннего потребления нефтепродуктов в этом отношении оказалось более наглядным (см. «*Поставка на внутренний рынок и экспорт основных нефтепродуктов*»). В особенности изменился баланс спроса и предложения топлив, ориентированных на промышленных потребителей.

Сегмент b2b: до сих пор в нокауте

Топочный мазут и авиакеросин практически полностью ориентированы на b2b-сегмент. Внутреннее потребление этих нефтепродуктов в январе-августе 2009 года сократилось в наибольшей степени (см. «*Поставка топочного мазута на рынок России и на экспорт*» и «*Поставка авиационного керосина на рынок России и на экспорт*»).

В январе-августе 2009 года поставки авиакеросина на внутренний рынок уменьшились на 21,6% к аналогичному периоду прошлого года и составили 4,35 млн тонн. Экспорт авиакеросина в январе-августе достиг 1,46 млн тонн, увеличившись на 54,1%.

Падение внутреннего потребления авиакеросина, главным образом, обусловлено снижением авиаперевозок пассажиров в январе-августе 2009 года на 15,3% и перевозок грузов на 20,2%. Кроме того, некоторые авиакомпании, несмотря на трудности с привлечением заемного финансирования, продолжают замену устаревших

Основные показатели нефтеперерабатывающей промышленности РФ

	8 мес. 2008 года, млн тонн	8 мес. 2009 года, млн тонн	8 мес. 2009 г. / 8 мес. 2008 г., абс. изм., млн тонн	8 мес. 2009 г. / 8 мес. 2008 г., %
Первичная переработка нефти в России	157,2	157,5	+0,3	+0,2%
Производство автобензина	23,5	23,8	+0,3	+1,3%
Производство дизтоплива ¹⁾	45,5	44,6	-0,9	-2,0%
Производство топочного мазута	42,3	42,7	+0,4	+0,9%
Производство авиакеросина	6,49	5,80	-0,69	-10,6%

Примечание: ¹⁾ – снижение выработки дизельного топлива в 2009 году вызвано изменениями в производственной отчетности НПЗ: с 1 января 2009 года, в соответствии с вступившим силу ТР «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту», дизельное топливо с содержанием серы 0,5% маркируется как «топливо печное бытовое»

Источник: «Кортес»

Поставка на внутренний рынок и экспорт основных нефтепродуктов

	8 мес. 2008 года, млн тонн	8 мес. 2009 года, млн тонн	8 мес. 2009 г. / 8 мес. 2008 г., абс. изм., млн тонн	8 мес. 2009 г. / 8 мес. 2008 г., %
Поставка автобензина на внутренний рынок	20,5	20,6	+0,1	+0,5%
Экспорт автобензина	3,01	3,28	+0,27	+9,0%
Поставка дизтоплива на внутренний рынок	21,5	19,0	-2,5	-11,6%
Экспорт дизтоплива	23,9	25,4	+1,5	+6,3%
Поставка топочного мазута на внутренний рынок	9,44	7,17	-2,27	-24,0%
Экспорт топочного мазута	31,2	33,5	+2,3	+7,4%
Поставка авиакеросина на внутренний рынок	5,54	4,35	-1,19	-21,6%
Экспорт авиакеросина	0,95	1,46	+0,51	+54,1%

Источник: «Кортес»

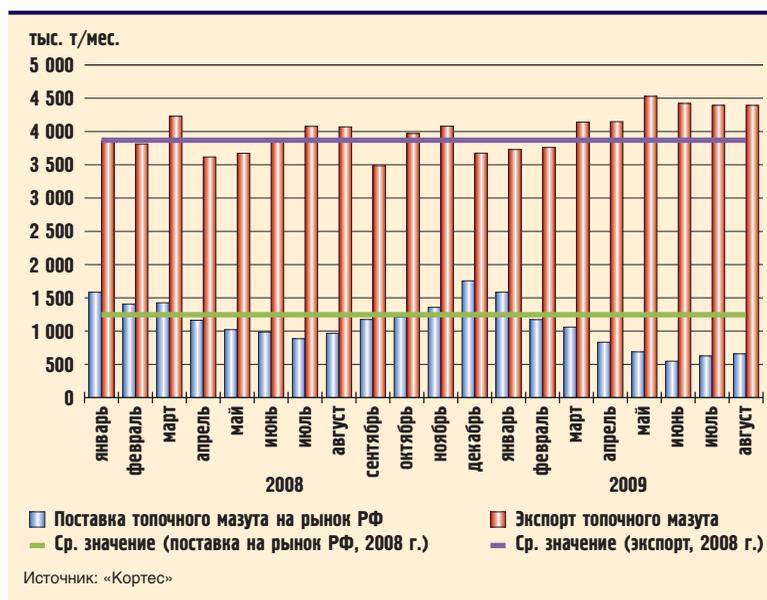
воздушных судов отечественного производства более экономичными иностранными самолетами.

Поставки на внутренний рынок топочного мазута, по данным «Кортес», в январе-августе 2009 года упали на 24,0% к аналогичному периоду прошлого года и составили до 7,17 млн тонн. Тем временем экспорт топочного мазута увеличился на 2,3 млн тонн — до 33,5 млн тонн.

По оценкам «Кортес», поставки топочного мазута предприятиям промышленности в январе-августе 2009 года упали на 28,4%, энергогенерирующим предприятиям снизились на 11,0%. Падение потребления мазута зафиксировано и в сегменте бункеровки судов.

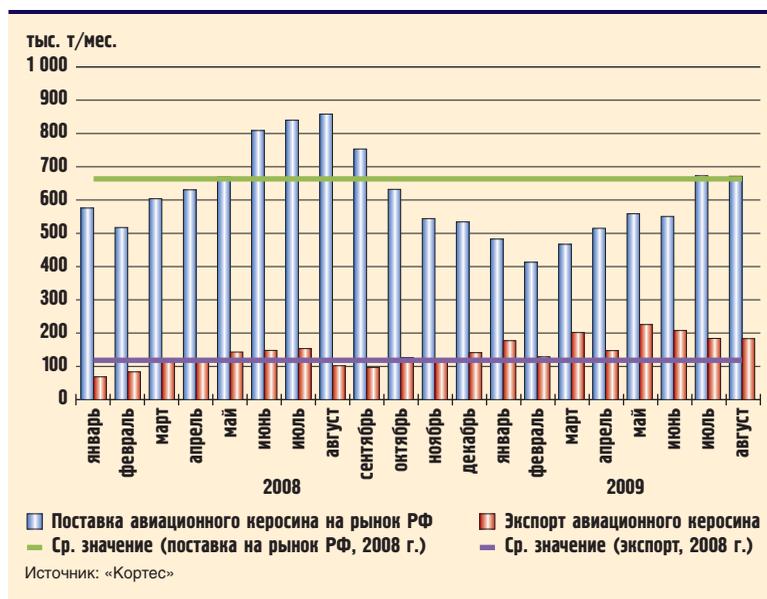
Поставки дизельного топлива на внутренний рынок в январе-августе 2009 года уменьшились

Поставка топочного мазута на рынок России и на экспорт



Источник: «Кортес»

Поставка авиационного керосина на рынок России и на экспорт



Источник: «Кортес»

на 11,6%, составив 19,0 млн тонн. Экспорт дизельного топлива за аналогичный период возрос на 1,5 млн тонн — до 25,4 млн тонн (см. «Поставка дизельного топлива на рынок России и на экспорт»).

Свою лепту в снижение потребления дизтоплива внесли промышленность, строительство и транспортная отрасль. При этом сельхозпроизводители в 2009 году получили возможность закупать дизельное топливо по льготным ценам, что значительно сни-

зило издержки предприятий сельского хозяйства на ГСМ.

Авиакеросин: цены отражают спрос

Стабилизация цен на авиакеросин в России наступила в начале 2009 года. С января по середину октября средние по РФ цены спотового рынка на авиакеросин изменялись в сравнительно узком диапазоне 13680–15940 рублей за тонну (см. «Средние по России цены спотового рынка на авиакеросин»).

По данным «Кортес», с начала января по середину октября 2009 года средняя по России цена авиакеросина увеличилась лишь на 6%.

Цена авиакеросина на рынке

России, выраженная в USD, последние несколько месяцев демонстрирует тенденцию к росту. Так, если в первой декаде марта «Кортес» зафиксировал минимальную цену авиакеросина на уровне \$427 за тонну, то со второй декады сентября по середину октября авиакеросин на российском рынке стоил стабильно дороже \$500 за тонну, чему причиной были как незначительное повышение рублевых цен, так и укрепление российской валюты по отношению к USD.

На европейском спотовом рынке в 2009 году наблюдался более выраженный рост цены на авиакеросин: 12 марта цена CIF NWE составляла \$392,5 за тонну, а к 19 октября продукт подорожал до \$677,25 за тонну. Относительное повышение цены за этот период составило 72,5%.

Наращивание нефтяными компаниями объемов экспорта авиакеросина в рамках наблюдаемой на данный момент рыночной конъюнктуры — вполне оправданный для бизнеса шаг. При этом сопоставление уровней цен на авиакеросин на спотовом рынке РФ и Западной Европы позволяет сделать вывод, что с января по июнь на внутреннем рынке наблюдался профицит авиакеросина, и только с июля спрос и предложение на рынке стали сбалансированными.

Цены на авиакеросин на спотовом рынке превышали уровень экспортной альтернативы лишь в январе-марте. Премия внутреннего рынка лишь в отдельные дни достигала 3000 рублей на тонну, а все остальное время цена авиакеросина на внутреннем рынке была существенно ближе к экспортной альтернативе.

Таким образом, цены на авиакеросин на рынке России в январе-октябре 2009 года слабо коррелировали с котировками европейского рынка. Кризис в

отрасли авиаперевозок и снижение платежеспособного спроса авиакомпаний оказали сильное влияние на динамику котировок мирового рынка, и по состоянию на середину октября цена авиакеросина на спотовом рынке европейской части России соответствовала уровню экспортной альтернативы.

Цены на мазут: «американские горки»

Минимальную цену на топочный мазут на спотовом рынке РФ «Кортес» зафиксировал 16 декабря 2008 года (см. «Средние по России цены спотового рынка на дизтопливо и мазут»). В тот день средняя по России цена мазута составляла 2118 рублей за тонну, снизившись на 81,3% к пиковому уровню 11324 рубля за тонну по состоянию на 5 августа 2008 года. С 16 декабря 2008 года по 13 октября 2009 года мазут на спотовом рынке РФ подорожал в 4,4 раза — до 9251 рубля за тонну.

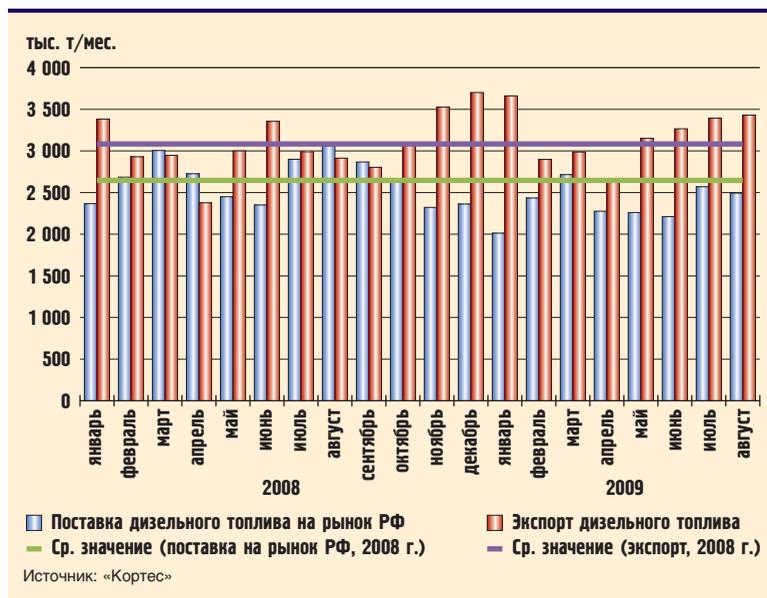
Выраженная в USD цена топочного мазута на рынке РФ с 5 августа по 16 декабря 2008 года упала на 84,3% — до \$76,1 за тонну. С 16 декабря 2008 года по 13 октября 2009 года мазут подорожал в 4,1 раза, до \$312,4 за тонну.

На спотовом рынке Северо-Западной Европы максимальная цена топочного мазута 3,5% S зафиксирована 14 июля 2008 года на уровне \$690 за тонну. В период с 4 по 9 декабря 2008 года мазут стоил \$178 за тонну, снижение цены составило 74%. С 9 декабря 2008 года по 16 октября 2009 года мазут на спотовом рынке NWE подорожал до \$415 за тонну, или в 2,3 раза.

С одной стороны, в России топочный мазут с середины декабря прошлого года по середину октября 2009 года подорожал сильнее, чем на спотовом рынке Европы в сопоставимом временном периоде. Объяснение следует искать в соотношении экспортной альтернативы по топочному мазуту и цены российского рынка.

С середины декабря 2008 года по середину февраля 2009 года

Поставка дизельного топлива на рынок России и на экспорт



Средние по России цены спотового рынка на авиакеросин



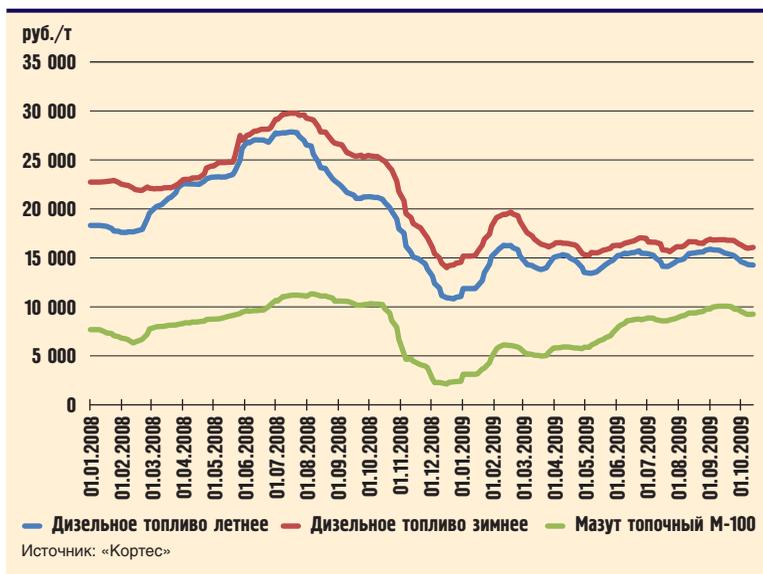
экспорт тонны мазута в Европу был в среднем на 500 рублей выгоднее реализации на внутреннем рынке, причем в отдельные периоды разница между экспортной альтернативой и ценой на рынке РФ достигала 1800–2000 рублей за тонну. В середине октября цена топочного мазута на рынке РФ, по данным «Кортес», практически равнялась экспортной альтернативе.

Если бы в декабре 2008-го — феврале 2009 года мазут на рынке России не реализовывал-

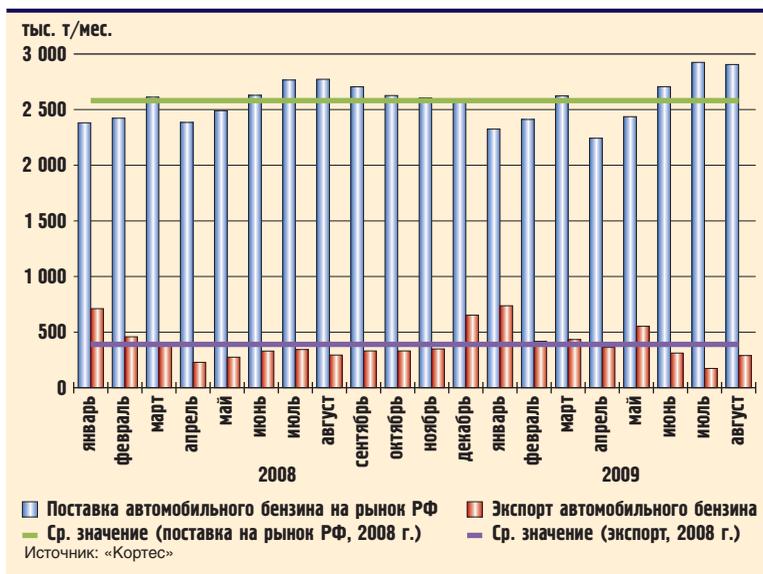
Беспристрастный и комплексный анализ конъюнктуры рынка позволяет сделать вывод, что, за исключением «бензинового перегиба» в июле-октябре, цены на остальные нефтепродукты на рынке России находились на объективных уровнях

ся с дисконтом к экспортной альтернативе, наблюдаемое повышение цены на продукт оказалось бы менее существенным. Экспорт примерно 3/4 произво-

Средние по России цены спотового рынка на дизтопливо и мазут



Поставка автомобильного бензина на рынок России и на экспорт



димого российскими НПЗ топочного мазута является основным фактором, обеспечивающим тесную корреляцию внутренних цен на продукт с мировыми котировками.

Дизельное топливо: рынок мог быть лучше

Средние по России цены спотового рынка на летнее дизельное топливо с начала года по середину октября увеличились на 20,3% в рублевом выражении (до 14266 рублей за тонну) и на 26,0% — в USD (до \$481,8 за тон-

ну по состоянию на 13 октября). На спотовом рынке Европы газойль за аналогичный период времени подорожал в среднем на 40,2%.

Средние по России цены на летнее дизтопливо в январе-октябре 2009 года изменялись в диапазоне 11859–16288 рублей за тонну, причем динамика цены по форме напоминает зубцы пилы (см. «Средние по России цены спотового рынка на дизтопливо и мазут»). Производители на фоне снижения экспортных пошлин в начале года и повышения мировых котировок газойля увеличи-

вали цены на дизельное топливо на внутреннем рынке России, однако низкий платежеспособный спрос потребителей не позволял удерживать эти уровни, и в результате цены на дизтопливо снижались.

Премия при поставке тонны дизельного топлива на внутренний рынок России с начала 2009 года по середину октября в среднем составляла 1500–1600 рублей по сравнению с экспортом в Европу. Этот фактор также препятствовал росту цен на дизельное топливо на внутреннем рынке России.

Наконец, в начале марта стало известно, что нефтяные компании пообещали правительству поставлять сельхозпроизводителям дизельное топливо по льготным ценам, соответствовавшим уровню 14100–14200 рублей за тонну. Летом сообщалось, что льготные цены на дизельное топливо для села сохраняются до конца 2009 года. Фиксация цен на ГСМ для села разбила остатки надежд производителей на любой сколь-нибудь значимый рост цен на дизельное топливо в России.

Привлекательность внутреннего рынка дизельного топлива для нефтяных компаний была искусственно снижена ограничением верхнего предела цен, по которым ГСМ реализуются сельхозпроизводителям. Кризис практически не повлиял на объем потребления дизтоплива на селе, и если бы не ограничение максимального уровня цен, дизтопливо на спотовом рынке России в 2009 году могло бы стоить дороже. Нефтяным компаниям в такой ситуации ничего не оставалось делать, кроме как компенсировать недополученную прибыль на рынке автобензина.

«Антикризисный» бензин

Внутреннее потребление низко- и высокооктанового автобензина в январе-августе 2009 года, по оценкам «Кортес», увеличилось на 100 тыс. тонн, или на 0,2% к аналогичному периоду 2008 года (см. «Поставка на внутренний рынок и экспорт основных нефтепродуктов» и «Поставка автомо-

бильного бензина на рынок России и на экспорт»). Продажи легковых и легких коммерческих автомобилей в России за восемь месяцев 2009 года упали на 51% по сравнению с январем-августом 2008 года, тем не менее, автопарк РФ увеличился на 990 тыс. автомобилей.

Этот фактор обеспечил не только незначительный прирост внутреннего потребления бензина, но и изменение структуры спроса на автобензин. Так, по оценкам «Кортес», доля бензинов с октановым числом 92 и выше на рынке РФ в январе-июне 2008 года составляла 80%, а в аналогичном периоде 2009 года — 85,6%. В первом полугодии 2009 года на рынок РФ было поставлено 12,67 млн тонн высокооктановых бензинов, что оказалось почти на 700 тыс. тонн больше, чем в первом полугодии 2008 года.

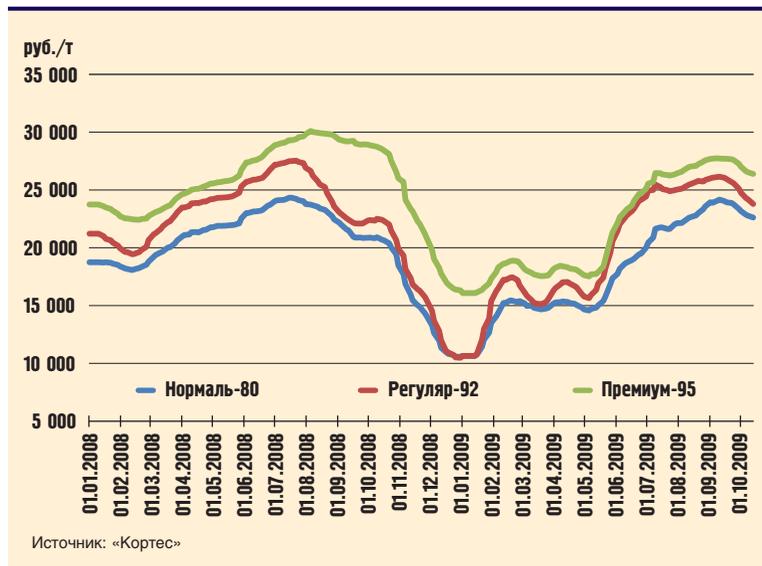
Минимальный уровень средней по России цены спотового рынка на автобензин Регуляр-92 «Кортес» зафиксировал 13 января 2009 года, он составил 10648 рублей или \$362 за тонну (см. «Средние по России цены спотового рынка на автобензин»). Максимальная цена 92-го на рынке РФ зафиксирована 10 сентября 2009 года — 26148 рублей или \$833 за тонну. С января по 10 сентября бензин Регуляр-92 в среднем по РФ подорожал в 2,5 раза. Цена бензина Регуляр-92, выраженная в USD, за аналогичный период времени увеличилась в 2,3 раза.

Вопреки ряду публикаций в СМИ, цена на бензин в 2009 году не вернулась на докризисный уровень. Так, весь июль 2008 года средняя по РФ цена на бензин Регуляр-92 превышала 27000 рублей или \$1160 за тонну.

Между тем, на спотовом рынке Северо-Западной Европы автобензин 95R в начале января 2009 года стоил \$368 за тонну, а 10 сентября цена составляла \$681 за тонну, увеличившись за это время в 1,9 раза.

Темпы роста цен на бензин на спотовом рынке России оказались несколько выше по сравнению с рынком Северо-Западной Европы. Причем, если в первом полугодии 2009 года тонна автобензи-

Средние по России цены спотового рынка на автомобильный бензин



Корреляция российских и мировых цен на дизельное топливо



на Премиум-95 на рынке РФ стоил в среднем на 1200–1300 рублей больше по сравнению с уровнем экспортной альтернативы, то с июля по середину октября премия при поставке тонны 95-го бензина на внутренний рынок в среднем составляла 7300–7400 рублей относительно экспорта в Европу.

Значительное превышение ценами на бензин в РФ уровня экспортной альтернативы в июле-октябре, главным образом, стало следствием смещения нефтяными компаниями центра прибыли с рынка дизельного топлива на рынок автобензина. Вместе с тем, со-

отношение объемов экспорта и поставок автобензина на внутренний рынок не позволяет сделать вывод об ущемлении интересов россий-

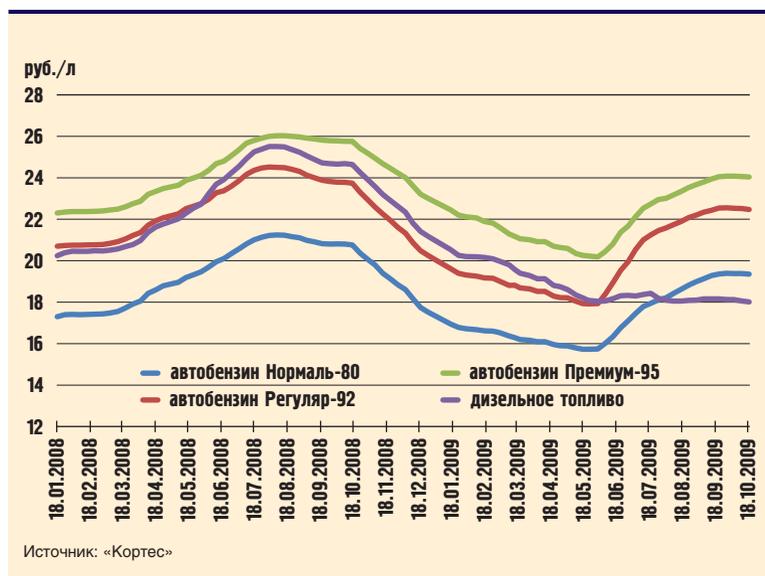
Отказываться от поддержки сельхозпроизводителей нецелесообразно, в то же время «добровольно-принудительная» фиксация цен на дизельное топливо породила отнюдь не меньше проблем, чем решила

ских потребителей: физического дефицита автобензина на рынке России в 2009 году не было.

Корреляция цены на дизельное топливо на Уфимском рынке и ICE Gasoil Futures



Средние по России цены АЗС



Ценообразование

Рассматривая спотовый рынок нефтепродуктов, нельзя не затронуть основные принципы ценообразования и участие в этом процессе ФАС.

Выравнивание экспортных пошлин на нефтепродукты — это еще один фактор, который окажет определяющее влияние на развитие российского рынка нефтепродуктов

Привязка к экспортной альтернативе цен на преимущественно

экспортируемый мазут очевидна для участников рынка, но ведь подобная динамика наблюдается и на спотовом рынке дизельного топлива РФ (см. «Корреляция российских и мировых цен на дизельное топливо»).

Индекс «Кортес-Газойль» (на графике показан Индекс, выраженный в USD по курсу ЦБ РФ) представляет собой среднюю цену летнего дизельного топлива на спотовом рынке Европейской части России. Коэффициент корреляции Индекса, выраженного в USD, с ценой ICE Gasoil Futures в период с начала 2006-го по ок-

тябрь 2009 года составляет 0,976, то есть практически 1, что свидетельствует о тесной корреляции двух рядов.

Консолидацию АФК «Системой» Уфимской группы НПЗ неоднократно называли концом независимой нефтепереработки в России и пророчили в результате этого исчезновение рынка нефтепродуктов в традиционном понимании этого слова.

По нашему же мнению, исчезновение давальцев из уфимской переработки ничего не означает для российского рынка нефтепродуктов. Ведь цены давальцев на летнее дизельное топливо, выраженные в USD, точно так же в 2006–2009 годах коррелировали с ICE Gasoil Futures, как и Индекс «Кортес-Газойль». Коэффициент корреляции двух рядов в этом случае составил 0,974.

Еще один фактор, оказывавший влияние на динамику цен на российском рынке нефтепродуктов в 2008-м и в 2009 году, — предостережения, рассылаемые ФАС в адрес нефтяных компаний. Так, резкое падение цен на нефтепродукты на спотовом рынке России началось в третьей декаде октября 2008 года после разосланных ФАС 16 октября предостережений.

Аналогично, «письма счастья» от 2 октября 2009 года снизили цены тонны нефтепродуктов на отдельных базисах, задействованных в мониторинге «Кортес», на 2000–2500 рублей.

Цены АЗС

Динамика цен АЗС в январе-октябре 2009 года оказалась гораздо более плавной (см. «Средние по России цены АЗС»). Розничные цены на дизельное топливо в среднем по России с начала января по середину октября снизились с 20,53 до 18,01 рубля за литр, или на 12,3%.

Бензины на заправках дешевели до лета. С января по 1 июня розничные цены на Регуляр-92 в среднем по РФ опустились на 8,6%, до 17,93 рубля за литр, и на Премиум-95 — на 10,1%, до 20,18 рубля за литр.

Максимальные розничные цены на бензин «Кортес» в 2009 го-

ду зафиксировал 28 сентября. Бензин Регуляр-92 в тот день стоил в среднем по России 22,55 рубля за литр, Премиум-95 – 24,08 рубля за литр. С начала июня по 28 сентября 92-й бензин прибавил в цене 25,8%, а 95-й подорожал на 19,3%.

В начале января 2009 года валовая маржа независимых АЗС в среднем по России составляла 140% по бензину Регуляр-92, 85% по бензину Премиум-95 и 53% по дизельному топливу. В конце мая валовая маржа по высокооктановым бензинам составляла 30–40% и по дизельному топливу — 47%. Независимая розница в течение пяти месяцев 2009 года работа-

ла с фантастической прибылью, и в случае своевременного вмешательства ФАС цены на моторное топливо на заправках в январе-мае 2009 года могли бы быть существенно ниже.

С июня по сентябрь независимые розничные операторы работали с валовой маржой по бензинам в среднем 12–15%, и по дизельному топливу — 40%. Несмотря на высокие цены на бензин на спотовом рынке, даже «честная» реализация топлива обеспечивала независимой рознице безубыточную работу. В то же время динамика цен на спотовом рынке позволяет сделать вывод, что этим летом было немало периодов повышенного спроса на

бензин Нормаль-80 со стороны «бодяжников».

Неспособность правительства и нефтяных компаний договориться по «топливному» техрегламенту — это второй фундаментальный фактор, обеспечивающий рост внутренних цен на нефтепродукты

Отметим также, что изменение методики расчета ставок экспортных пошлин в конце 2008 года отразилось на розничном рынке нефтепродуктов. До середины 2008 года лаг между изменением мировых котировок нефти и нефтепродуктов и рознич-





Информационно-аналитический центр «КОРТЕС» — независимая компания, созданная в 1991 году. За прошедшие годы «КОРТЕС» прочно утвердился в качестве ведущего в России поставщика полных и достоверных данных о состоянии рынка нефти, нефтепродуктов и нефтехимии, а также о деятельности субъектов этих рынков. Сегодня «КОРТЕС» — старейшая и наиболее крупная в России специализированная информационная компания среди отечественных и представительств западных ценовых агентств. Более 60 сотрудников московского офиса в сотрудничестве с корреспондентами, работающими в большинстве городов России, ежедневно принимают участие в создании свыше 140 информационных продуктов – ценовых котировок, статистических бюллетеней и региональных обзоров.

«КОРТЕС» — это:

- ценовой мониторинг (цены на нефть, нефтепродукты, нефтехимическую продукцию, стоимость процессинга)
- производственная и рыночная статистика
- маркетинговые исследования товарных региональных рынков, рынков монопродуктов
- профили нефтяных компаний, НПЗ и предприятий нефтехимии
- региональные обзоры
- справочники и словари, охватывающие все области нефтяного бизнеса
- информационно-справочная система «Рынок нефтепродуктов»










Информационный Центр «КОРТЕС»
 113054, г. Москва, ул. Дубининская, д. 27, стр.5
 Тел. (495) 647-28-75, 647-28-78, 647-28-85
www.kortes.com

ных цен в России составлял 2–2,5 месяца. В 2009 году лаг уменьшился примерно в два раза за счет сокращения периода мониторинга мировых цен на нефть и периода действия экспортной пошлины.

Напомним, в мае 2009 года начался динамичный рост цен на нефть. Первые незначительные повышения цен на нефтепродукты на спотовом рынке России «Кортес» зафиксировал уже 12 мая, а спустя неделю тонна 92-го бензина на внутреннем рынке подорожала в среднем на 1000 рублей к уровню 12 мая. К 8 июня розничная цена литра бензина Регуляр-92 в среднем по РФ повысилась на 47 копеек, до 18,40

И если единая пошлина на нефтепродукты составит 80% от ставки пошлины на сырую нефть, то переработка нефти внутри России и последующий экспорт нефтепродуктов станут нерентабельными

рубля. Таким образом, временной лаг между началом повышения цен на нефть на мировом рынке и ростом розничных цен на бензин в России составил лишь пять недель.

Аналогично средние по РФ цены спотового рынка на высокооктановый бензин в основном стабилизировались к 14 сентября, а спустя две недели 92-й и 95-й бензины перестали дорожать на АЗС.

Составляющие роста

Беспристрастный и комплексный анализ конъюнктуры рынка позволяет сделать вывод, что за исключением «бензинового перегиба» в июле-октябре цены на остальные нефтепродукты на рынке России находились на объективных уровнях. Так, кривая цены топочного мазута повторяла экспортный эквивалент, а уровень цен на авиакеросин и дизельное топливо отражал снизившееся внутреннее потребление этих нефтепродуктов и состояние платежеспособного спроса.

Искусственно заниженная прибыль на рынке дизельного топлива, по мнению «Кортес»,

стала главной причиной высоких цен на автомобильный бензин, наблюдавшихся в июне-октябре. Льготное дизельное топливо для сельхозпроизводителей оплатили россияне — владельцы частного легкового автотранспорта. Заявление В.Путина от 4 декабря 2008 года позволяет понять, почему правительство пошло именно на такой шаг: «За счет людей с большими или даже средними доходами, за счет людей, которые все-таки могут позволить себе иметь машину, покупать бензин, мы изымаем доходы в бюджет и перераспределяем среди тех, которые остро нуждаются».

Отказываться от поддержки сельхозпроизводителей нецелесообразно, в то же время добровольно-принудительная фиксация цен на дизельное топливо породила отнюдь не меньше проблем, чем решила. Оптимальной видится схема реализации ГСМ, предназначенных для сельхозпроизводителей, правительственной структурой по формульной цене, причем формула должна быть согласована с нефтяными компаниями. В свою очередь, продажа ГСМ сельхозпроизводителям может осуществляться по той цене, которую правительство сочтет нужным установить. Нефтяные компании получают справедливую цену за реализованные нефтепродукты, следовательно, исчезнет необходимость компенсировать недополученную прибыль за счет владельцев частного легкового автотранспорта.

Неспособность правительства и нефтяных компаний договориться по техрегламенту «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту» — это второй фундаментальный фактор, обеспечивающий рост внутренних цен на нефтепродукты.

Обозначенные в документе требования к качеству нефтепродуктов опережают внутренний спрос и означают \$25–35 млрд, которые нефтяным компаниям необходимо инвестировать до 2012 года. Причем окупаемость

этих инвестиций оказывается под вопросом: в 2012 году бензин и дизельное топливо по Евро-4 и Евро-5 все еще не будут массово востребованными, а возможные попытки госрегулирования цен делают сомнительным возврат инвестиций в приемлемые сроки.

Тем не менее, памятуя о протоколе совещания в Киришах, нефтяные компании уже анонсировали крупные инвестиции в модернизацию НПЗ. Значит, российским потребителям предстоит оплатить экстренную модернизацию всей нефтеперерабатывающей отрасли.

Выравнивание экспортных пошлин на нефтепродукты — это еще один фактор, который окажет определяющее влияние на развитие российского рынка нефтепродуктов. По оценкам «Кортес», пошлина на нефтепродукты, равная 55% от ставки на сырую нефть, обеспечит поступательное развитие российской нефтеперерабатывающей отрасли.

Экспорт мазута в таких условиях окажется нерентабельным, в то же время доходность от экспорта дизельного топлива, автобензина и авиакеросина существенно увеличится. Все это будет подталкивать нефтяные компании к инвестированию в глубокую переработку нефти и в налаживание производства высококачественных нефтепродуктов. Единственный негативный эффект заключается в возможности роста внутренних цен на моторное топливо из-за повышения экспортной альтернативы.

В свою очередь, единая пошлина на нефтепродукты, составляющая 80% от ставки пошлины на сырую нефть, сделает переработку нефти внутри России и последующий экспорт нефтепродуктов нерентабельными. Это приведет к снижению объемов переработки в России, падению инвестиций в нефтеперерабатывающую отрасль и дефициту нефтепродуктов на внутреннем рынке. Цены в таком случае, вероятнее всего, окажутся существенно выше, чем в сценарии 55% от ставки вывозной пошлины на нефть. 

Центральный выставочный комплекс «Экспоцентр»,
Москва, Россия



13-я международная выставка

НЕФТЕГАЗ

21 – 25 июня 2010

Оборудование и технологии для нефтегазового комплекса

www.neftegaz-expo.ru

Организаторы:

ЗАО «Экспоцентр» (Россия)

«Мессе Дюссельдорф ГмбХ» (Германия)



Генеральный
информационный
партнер:

Стратегический
информационный
партнер:

ТЕРРИТОРИЯ
НЕФТЕГАЗ

