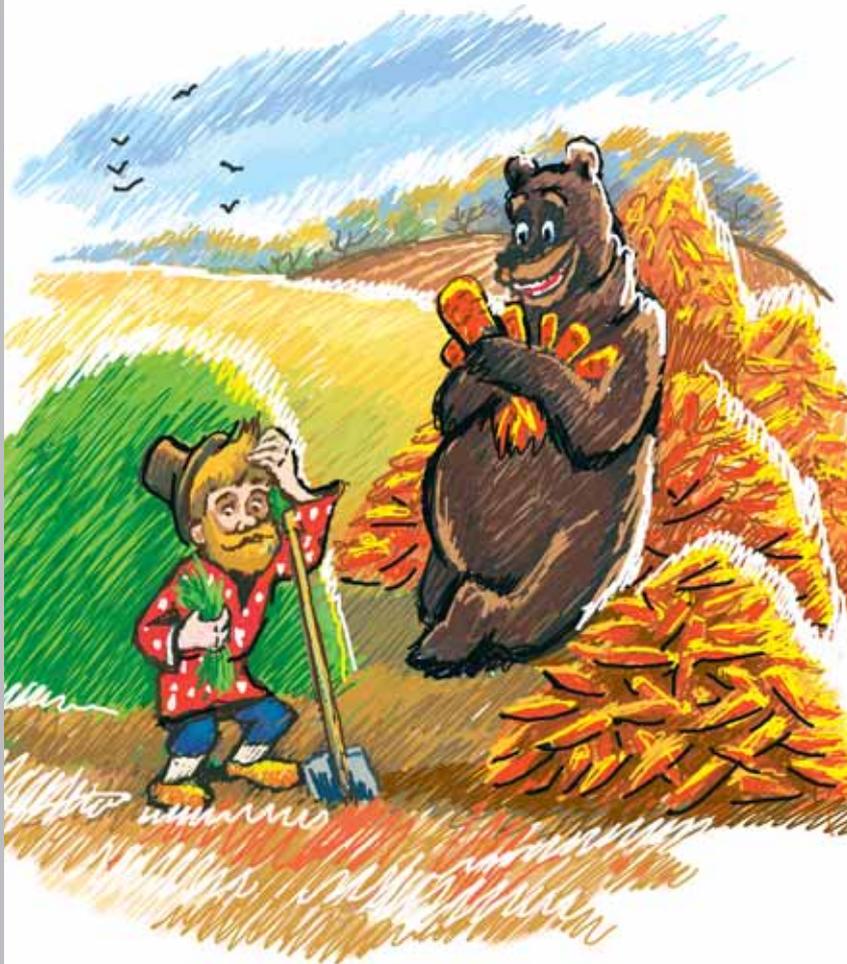


РЫНОК НЕФТЕПРОДУКТОВ: ЧТО ПОСЕЯЛИ, ТО И ПОЖНЕМ



МИХАИЛ ТУРУКАЛОВ
Независимый эксперт
(специально для «Нефтегазовой Вертикали»)

Текущий год оказался урожайным на топливные кризисы. Судите сами: взлет цен на зимнее дизельное топливо в начале года, дефицит автомобильного бензина весной-летом и, наконец, керосиновый и дизельный кризисы в сентябре. Если бы проблемы не следовали одна за другой с интервалом в несколько месяцев, их следовало бы анализировать отдельно. Это не наш случай.

Российский рынок нефтепродуктов медленно, но верно угасает. Пожалуй, в этом и заключается одна из основных причин всех происходящих топливных кризисов.

Экспортный паритет является одним из главных принципов ценообразования на российском рынке нефтепродуктов. В этой связи повышение внутренних цен вслед за ростом экспортного паритета — абсолютно нормальная рыночная ситуация. Борьба с ней, искусственно сдерживая цены, означает идти против рынка и провоцировать топливные кризисы.

Ограниченное предложение нефтепродуктов на спотовом рынке без сокращения поставок на внутренний рынок — это уже топливный кризис. В такой ситуации продажи нефтепродуктов оптом с НПЗ сокращаются, а оптовые цены растут. Физического дефицита на внутреннем рынке не ощущается: топлива достаточно и на нефтебазах ВИНК, и на за-

Четыре топливных кризиса за год. Это много или мало? И вообще, как такое возможно в крупнейшей нефтедобывающей стране, экспортирующей колоссальные объемы нефти и нефтепродуктов? Вникая в суть происходящего, неизбежно приходишь к выводу, что отраслевые рынки развернули свой бег и теперь «развиваются» в сторону схлопывания.

И поскольку нежелание и неумение эти рынки регулировать властью стали оправдываться «ресурсным проклятием», «проклятому» бизнесу была заказана одна дорога: извлечение максимальной прибыли здесь и сейчас. Проблемы копились незаметно, но итогом, в частности, стал дефицит качественных топлив на внутреннем рынке. Да и откуда им при таком подходе взяться?

Правительство, призывая к отходу от сырьевой экономки, стимулирует экспорт с консолидацией нефтяной отрасли в крупные и конкурентоспособные на мировом рынке компании. Побочным эффектом этого процесса стала олигополия в добыче, переработке и сбыте.

Кроме того, правительство привыкло «вручную» снижать цены на нефтепродукты и решать любые возникающие на рынке проблемы разовыми акциями и бессистемными мерами. В итоге рынок нефтепродуктов умирает. В России уже нет рынка авиакеросина, а в скором времени то же самое может произойти с рынками бензина и дизельного топлива.

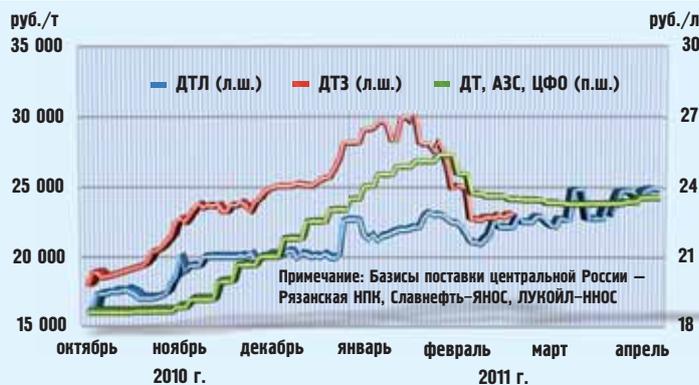
В ситуации, когда власть постоянно вмешивается в ценообразование и не в состоянии дать отрасли прозрачные и прогнозируемые на длительную перспективу правила игры, самым верным для бизнеса решением будет консолидировать как можно больше маржи в сбыте. Для этого ВИНК замкнут собственный сбыт на экспорте, прямых контрактах, мелкооптовой и розничной торговле. Спотовый рынок в этой системе — лишнее звено. Кризис умер, да здравствует кризис...

ДИЗЕЛЬНЫЙ КРИЗИС ЗИМОЙ '2010-2011

Черда проблем на российском рынке нефтепродуктов началась с дизельного кризиса в IV квартале 2010 года — январе 2011 года.

В начале октября 2010 года зимний дизель производства НПЗ центральной России продавался на бирже по ценам 18500–19500 руб./т (см. «Биржевые и розничные цены на дизельное топливо»). В начале февраля 2011 года нефтяные компании предлагали это же топливо по 28100–30800 руб./т. Цена зимнего дизеля взлетела почти на 60% по сравнению с началом октября.

Биржевые и розничные цены на дизельное топливо



Источник: СП6МТСБ, Росстат

В начале октября дизельное топливо на заправках Центрального ФО в среднем стоило 19,03 руб./л, а в начале февраля 2011 года — 25,36 руб./л, согласно данным Росстата. За четыре месяца цена выросла на 33%.

В отличие от последующих кризисов, на рынке не было ощутимого физического дефицита топлива. По данным Минэнерго, в IV квартале 2010 года и январе 2011 года на внутренний рынок отгружено 10,9 млн тонн дизельного топлива — это почти на 18% больше по сравнению с IV кварталом 2009 года и январем 2010 года.

Основными причинами дизельного кризиса стали рост мировых цен на нефть и нефтепродукты и связанное с этим увеличение экспортного паритета, а также ограниченное предложение зимнего дизеля на спотовом рынке и биржевых торгах. При этом сбытовые предприятия нефтяных компаний не испытывали трудностей с ресурсом.

Предложение авиакеросина на свободном рынке также было ограничено. По словам участников рынка, купить керосин с целью производства кустарного зимнего дизеля зимой '2010–2011 было гораздо сложнее, чем в предыдущие годы. В результате повысился спрос на заводской зимний дизель, а разница в ценах зимнего и летнего сортов топлива достигла рекордных уровней. Так, 31 января ТНК-ВР предлагала на бирже летнее дизельное топливо по 22500 руб./т, а зимнее — по 31000 руб./т.

Дизельный кризис завершился быстро и решительно. На совещании 9 февраля Владимир Путин подверг критике политику нефтяных компаний на рынке дизельного топлива, и цены сразу пошли вниз. Вот только о последствиях «ручного» регулирования цен тогда никто не подумал.

правках. Для потребителей этот кризис проявляется в значительном росте розничных цен.

Товарный дефицит — это худший сценарий топливного кризиса, так как поставки нефтепродуктов на внутренний рынок не

покрывают спрос. Оптовые продажи топлив с многих НПЗ прекращаются, а спустя несколько недель дефицит распространяется на мелкооптовый и розничный сегменты. Цены взлетают во всех сегментах рынка, на заправках

могут вводиться ограничения по объему отпуска топлива в одни руки, возможна и остановка работы некоторых сетей АЗС.

А теперь вернемся к нашим топливным кризисам.

Спусковой крючок

Триггером для цепочки неприятностей стала напряженность на рынке зимнего дизеля зимой '2010–2011, которая относится к легкой разновидности кризисов. Мировые цены на нефть и дизельное топливо выросли, а АЗС с наступлением холодов перешли на продажу заводского зимнего дизеля. Последний оказался слишком дорогим (как в абсолютном выражении, так и в сравнении с летним дизелем), и в результате розничные цены значительно выросли.

«Мануальная терапия» неэффективна на рынке нефтепродуктов: последствиями таких вмешательств являются новые, более тяжелые топливные кризисы

ФАС еще под Новый 2011 год возмутилась происходящим на рынке безобразиями. В феврале премьер-министр В.Путин взял бразды правления в свои руки, потребовав от нефтяников снизить цены на топливо. Дизельный кризис миновал в одночасье, хотя вмешательство премьера могло и не понадобиться. В феврале спрос на зимние сорта дизельного топлива сокращается, и цены идут вниз безо всякой помощи «сверху».

Постоянным вмешательством в работу рынка нефтепродуктов правительство вынуждает ВИНК искать способы восстановления рентабельности продаж

Нефтяники уронили цены не только на зимнюю солянку: подешевели и бензины, и авиакеросин. Ненадолго. В апреле «прорвало» на рынке автобензина, в августе — на рынке авиакеросина.

В обоих случаях «ручное» сдерживание цен стало одной из основных причин последующих

топливных кризисов. В случае с бензином с середины февраля по апрель экспорт был значительно прибыльнее продажи в России.

Ситуация с авиакеросином имела свои отличия. На рынке авиатоплива мы наблюдали отрыв российских цен от мировых, а позже опосредованное воздействие отраслевого регулирования. Правительство обязало нефтяников сформировать резервы зимнего дизеля, чтобы обеспечить себе рычаги влияния на этот рынок во время думских выборов и президентской предвыборной кампании.

Нефтепродукты будут производиться ВИНК «впритык», то есть, для продажи через собственные сети АЗС, мелким оптом и в рамках прямых контрактов

Однако в правительстве недооценили тот факт, что рост производства зимнего дизельного топлива неминуемо приводит к сокращению выработки авиакеросина. В августе Минэнерго объявило о согласии нефтяников создать резерв зимней солянки к ноябрю, и уже в августе производство керосина снизилось почти на 40 тыс. тонн по сравнению с июлем. Но пассажирские

Рынок сокращается до биржи, а та оказывается «высушенной» по объемам предложения нефтяных компаний

авиаперевозки идут на спад не раньше осени.

Вывод: «мануальная терапия» неэффективна на рынке нефтепродуктов. Пытаясь бороться с топливными кризисами, правительство регулярно прибегает к неоправданно деструктивным мерам. Ближайшими последствиями таких вмешательств в работу рынка являются новые, более тяжелые топливные кризисы. События текущего года полностью это подтверждают.

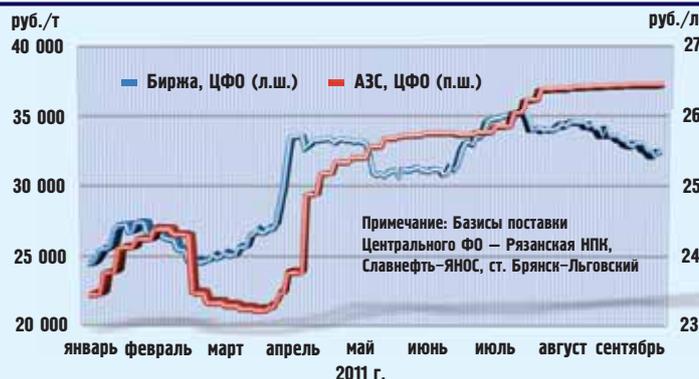
Из стороны в сторону

Настоятельные просьбы снизить цены — это один, но не един-

БЕНЗИНОВЫЙ КРИЗИС ВЕСНОЙ-ЛЕТОМ

Причинами бензинового кризиса являются два фактора: неспособность нефтеперерабатывающей отрасли перейти на производство для внутреннего рынка топлива по нормам Евро-3 и вмешательство в работу рынка нефтепродуктов в начале февраля, когда нефтяников сначала «попросили» снизить цены, а затем запретили их повышать вслед за ростом мировых котировок.

Биржевые и розничные цены на бензин Регуляр-92 в Центральном ФО



Источник: СПбМТСБ, Росстат

Результатом технологической отсталости российской нефтепереработки стал вынужденный экспорт автомобильного бензина. Производители с января по август не могли продавать на внутреннем рынке бензин Евро-2, в результате это топливо отгружалось за рубеж. Крупными экспортёрами автобензина были Куйбышевский НПЗ и Ангарская НХК «Роснефти», КИ-НЕФ, Астраханский ГПЗ, «Газпром нефтехим Салават» и «Орскнефтеоргсинтез». Все названные предприятия испытывали те или иные сложности с переходом на Евро-3.

Экспорт автомобильного бензина



Источник: Минэнерго

«Просьба» В.Путина снизить цены на нефтепродукты, адресованная главам нефтяных компаний в начале февраля, была исполнена незамедлительно. В конце января — начале февраля биржевые цены на бензин Регуляр-92 на базисах Центрального ФО (Рязанская НПЗ, Славнефть-ЯНОС и ст. Брянск-Льговский) находились на уровне 26900–27700 руб./т, а после февральского совещания они снизились до 25000–25200 руб./т (см. «Биржевые и розничные цены на бензин Регуляр-92 в Центральном ФО»).

ственный подход к «ручному» регулированию рынка нефтепро-

дуктов. Разовые акции и бессистемные метания регуляторов из



VI ежегодный международный
конгресс и выставка

Oil TERMINAL 2011

Транспортировка, хранение и перевалка
нефти, сжиженных газов и нефтепродуктов
24-25 ноября 2011 Санкт-Петербург

Организатор: VOSTOCK CAPITAL

Серебряные спонсоры:



Бронзовый спонсор:



Официальный спонсор Конференции:



Спонсор коктейльного приема:

✗ Port of Amsterdam



Спонсор Дня Трейдеров:



В ПРОГРАММЕ КОНГРЕССА 2011:

- **Государственное регулирование** рынка сырой нефти, СУГ и нефтепродуктов.
- Влияние мировых событий на перераспределение **экспортных потоков и на загрузку перевалочных мощностей в России.**
- **Качество нефти и нефтепродуктов** на рынках Европы и мира. Конкурентоспособность российских продуктов.
- **Вопросы налогообложения и таможенного оформления** экспорта нефти, СУГ и нефтепродуктов (Законодательство СНГ, Европы).
- **Планы крупных нефтяных компаний** по наращиванию добычи, переработки и транспортировки энергоресурсов. Выходы на новые рынки.
- Практического опыта **управления и эксплуатации терминалов.** Морской фрахт.
- **Строительство и расширение** портов, терминалов, наземной инфраструктуры вокруг данных объектов (трубопровод, ж/д подъезды) по направлениям: Северо-Запад, Дальний Восток, Северный морской путь, Азово-Черноморское побережье, Каспий и др.

23 НОЯБРЯ 2011 – СОСТОИТСЯ ТЕХНИЧЕСКИЙ
ВИЗИТ В «СПЕЦНЕФТЕПОРТ ПРИМОРСК»

26 НОЯБРЯ 2011 – СОСТОИТСЯ ТЕХНИЧЕСКИЙ
ВИЗИТ В «ПЕТЕРБУРГСКИЙ НЕФТЯНОЙ ТЕРМИНАЛ»

300+ делегатов

50+ спикеров

35+ экспонентов Выставки
«Нефтебазы и нефтяные терминалы»

12+ спонсоров

ГЕОГРАФИЯ УЧАСТНИКОВ:
Участники из 24 стран мира

СРЕДИ КОМПАНИЙ-УЧАСТНИКОВ 2010 ГОДА ПРЕДСТАВИТЕЛИ:

52 нефтетрейдерских компаний

37 нефтеналивных терминалов

15 портов России и Европы

12 НПЗ и нефтебаз

11 федеральных органов власти

9 транспортных компаний

www.oilterminal.org

VOSTOCK CAPITAL

тел. в Москве: +7495 5437919
тел. в Лондоне: +44 2073943090
fax: +44 2072311600

e-mail: info@vostockcapital.com
www.oilterminal.org
www.vostockcapital.com

стороны в сторону являются еще более серьезной проблемой.

В случае с бензином разовой акцией можно считать введение заградительных экспортных пошлин на автобензин и нефть. Принятие поправок к топливному техрегламенту — это уход в сторону от ранее утвержденной госполитики в области экологии. Вероятный дизельный кризис зимой '2011–2012 пытаются предотвратить заблаговременным резервированием зимней солянки — вот еще одна разовая акция.

Последствия разовых акций и бессистемных шагов делятся на плохие и катастрофические. К первой группе относятся неожиданные ухудшения условий работы участников рынка нефтепродуктов, а также различные кризисные явления на рынке.

Следует ожидать и сокращения рядов независимых трейдеров: с рынка могут уйти региональные торговые компании

Катастрофические последствия заключаются в том, что правительство начинает пасовать перед нефтяными компаниями по принципиальным вопросам. Уже сточение требований к качеству реализуемых на внутреннем рынке нефтепродуктов откладывалось уже дважды.

Вряд ли сейчас стоит уповать на новую налоговую систему и соглашения об обязательной модернизации НПЗ. Прецедент гарантированного получения отсрочки к техрегламенту создан, и истребовать их в третий раз будет намного легче.

Второй пример из области биржевой торговли. В каждом топливном кризисе мы наблюдаем серьезное сокращение предложения и продаж нефтепродуктов на биржевых торгах и рост реализации адресными сделками.

По словам представителей нефтяных компаний, продажи приходится сокращать из-за необходимости гарантированного снабжения нефтепродуктами потребителей. И не важно, что раньше власть требовала продажи на биржевых торгах 10% по-

В начале февраля Регуляр-92 на заправках Центрального ФО стоил 24,46 руб./л, а с третьей декады февраля по первую декаду апреля цена составляла 23,37–23,60 руб./л, согласно данным Росстата.

Несколько месяцев поддерживалась нехарактерная для российского рынка ситуация, когда экспорт автобензина был прибыльнее его реализации внутри страны. По расчетам Минэнерго, 30 марта экспорт бензина Регуляр-92 принес бы производителям на 3533 руб./т больше по сравнению с продажей на рынке России, а 30 апреля — на 2753 руб./т больше.

Вместе с ценами нефтяные компании снизили объемы продаж автобензина на внутреннем рынке. По данным Минэнерго, в феврале-апреле 2010 года отгрузки автобензина на внутренний рынок составили 7,64 млн тонн, а за аналогичный период 2011 года лишь 6,66 млн тонн, или почти на 13% меньше.

Объем экспорта автобензина за февраль-апрель 2010 года составил 0,82 млн тонн, а за аналогичный период текущего года 1,8 млн тонн (см. «Экспорт автомобильного бензина»). Экспорт автобензина взлетел примерно в 2,2 раза в годовом выражении.

Жесточайший товарный дефицит вызвал «первую волну» бензинового кризиса. В конце марта — начале апреля Регуляр-92 торговался на СП6МТСБ на уровне 27000–27200 руб./т, а к концу апреля цены сделок превысили 33500 руб./т.

Первыми пострадали владельцы независимых заправок. Им пришлось закупать дорогой бензин с НПЗ или мелким оптом, а искусственное сдерживание розничных цен вывело их бизнес за рамки рентабельности.

Нефтяным компаниям поначалу было проще исполнять негласное требование правительства о поддержании низких розничных цен, но во второй половине апреля начались проблемы и у ВИНК. Их собственные сбыты, не всегда полностью обеспеченные топливом, попросту не справились с наплывом спроса на высокооктановый бензин. В начале апреля нефтяные компании ограничили оптовую реализацию бензинов, а затем в ряде регионов бензин де-факто исчез из мелкооптовой продажи.

В конце апреля бензиновый кризис докатился до розницы. Примерно в двух десятках регионов был зафиксирован взлет цен на заправках либо ввод ограничений по объему отпуска топлива. Согласно данным Росстата, 25 апреля Регуляр-92 на заправках ЦФО стоил 23,88 руб./л, а 3 мая — 24,92 руб./л, что соответствует росту цены на 4,4% за неделю. Розничные цены стабилизировались только в середине июня на уровне 25,70–25,75 руб./л.

В конце апреля правительство предприняло ряд экстренных мер по стабилизации рынка автобензина: введение заградительных экспортных пошлин, договоренность с нефтяниками об увеличении отгрузок топлива на внутренний рынок и разрешение повысить розничные цены.

Согласно данным Минэнерго, в мае-июле текущего года на внутренний рынок отгружено 8,71 млн тонн автомобильного бензина, что на 5,6% превышает отгрузки за аналогичный период прошлого года.

Спотовый рынок не увидел эти объемы. В мае-августе на СП6МТСБ в среднем за месяц реализовывалось порядка 225 тыс. тонн автобензина. Это существенно меньше продаж в марте и апреле. Кроме того, с мая крупные объемы бензина реализуются «адресными» сделками.

Результатом ограниченного предложения стал новый рост цен. В конце июля — начале августа биржевая цена бензина Регуляр-92 превышала 35000 руб./т. Повышение розничных цен не заставило себя ждать. Регуляр-92 начал дорожать на заправках ЦФО в двадцатых числах июля, а стабилизировались цены с середины августа на уровне 26,35–26,40 руб./л.

К концу сентября биржевые цены на бензин понизились до 32000–32500 руб./т на фоне возврата на внутренний рынок топлива Евро-2 и сезонного снижения спроса. Однако поводов к снижению розничных цен нет: как ожидается, с 2012 года акцизы на бензины вырастут примерно на 1700 руб./т. Это может привести к повышению оптовой цены где-то на 2000 руб./т с учетом начисления 18% НДС. Да и потребление высокооктанового бензина растет опережающими темпами по сравнению с производством.

ставляемых на внутренний рынок нефтепродуктов, а сейчас планка

повышена до 15% объема производства.



Конференция «Применение решений SAP в компаниях нефтегазового сектора», приуроченная к 10-летию системы SAP в ТАТНЕФТИ



ОАО «Татнефть» и компания SAP приглашают нефтегазовое сообщество принять участие в конференции «Применение решений SAP в компаниях нефтегазового сектора», приуроченной к 10-летию системы SAP в ТАТНЕФТИ.

Мероприятие состоится 17 ноября, по адресу: г. Альметьевск, ул. Ленина, д. 75, административное здание ОАО «Татнефть».

В рамках конференции будут работать дискуссионные секции по следующим темам:

- управление инвестициями;
- управление основными данными;
- современные тенденции в управлении персоналом;
- организация поддержки SAP и управление изменениями.

Регистрация заявок на участие завершается 10 ноября.

Количество мест ограничено. Программа мероприятия и регистрация доступны по адресу:

<http://sap-events.ru/oil/bs>.



The Best-Run Businesses Run SAP™

Ближайшие последствия

В топливные кризисы ситуация на биржевом рынке усугубляется дефицитом. Заводы, с которых реально что-либо купить, можно пересчитать по пальцам одной руки. Рынок сокращается до биржи, а та оказывается «высушенной» по объемам предложения. Оптовым трейдерам нечем торговать, а независимые сети АЗС испытывают серьезные трудности с закупкой ресурсов и рентабельностью бизнеса.

Победителями из большинства топливных кризисов выходят крупные нефтяные компании, чему есть объективные причины. Вертикальная интеграция бизнеса позволяет компенсировать негативное влияние искусственного сдерживания розничных цен.

Российский рынок нефтепродуктов медленно, но верно угасает. Пожалуй, в этом и заключается одна из основных причин всех происходящих топливных кризисов

Бензиновый кризис 2011 года поможет ВИНК увеличить численность собственных сетей АЗС, причем «за недорого». С лета СМИ пестрят заголовками о росте числа выставленных на продажу сетей заправок и снижении цен на такие активы.

К аналогичным последствиям может привести осенний дизельный кризис. Следует ожидать и сокращения рядов независимых трейдеров: с рынка могут уйти региональные торговые компании, которые ранее работали в основном с «трубным» дизелем. Их уход позволит нефтяным компаниям получить еще часть оптовой маржи.

Не исключено, что и на рынке авиакеросина изменится расстановка сил. Высшие чиновники снова заговорили о монополизме топливозаправочных компаний в аэропортах и необходимости строительства альтернативных ТЗК. Неаффилированным с нефтяными компаниями ТЗК нужно быть начеку, ведь именно производители топлив в конеч-

КЕРОСИНОВЫЙ КРИЗИС В АВГУСТЕ-СЕНТЯБРЕ

Кризис на рынке авиакеросина разразился в конце августа. 2 сентября Росавиация распространила сообщение, что двумя днями ранее топливозаправочные компании московских аэропортов уведомили ведомство о наличии запасов авиатоплива менее чем на трое суток. Екатеринбургский аэропорт Кольцово zakonтрактовал на сентябрь лишь 6 тыс. тонн авиакеросина из необходимого 14 тыс. тонн, а поставка остального объема не была подтверждена.

Экспорт авиакеросина



Источник: Объемы экспорта — ИГ «Петромаркет», цены — Минэнерго США

Росавиация объяснила проблемы «сокращением производства авиационного керосина, а также возможным отвлечением его объемов на производство зимнего дизельного топлива». По данным Минэнерго, производство топлива в августе снизилось почти на 40 тыс. тонн по сравнению с июлем и составило 911,3 тыс. тонн. Спрос на авиакеросин максимален в летние месяцы, поэтому снижение производства в августе является преждевременным.

Реализация авиакеросина на СПбМТСБ



Источник: СПбМТСБ, «оценки Нефтегазовой Вертикали»

Представитель Минэнерго ранее заявлял, что нефтяные компании обязались зарезервировать к ноябрю 515 тыс. тонн зимнего дизельного топлива самостоятельно и на базе «Роснефтегаза». Зимний дизель характеризуется повышенным содержанием керосиновых фракций, и их отвлечение на производство ДТЗ могло привести к снижению выработки авиатоплива уже в августе.

С сентября включился еще один фактор — сезонные профилактические ремонты на НПЗ в Перми, Сызрани, Нижнекамске и Рязани, которые могут привести к сокращению производства авиакеросина.

ном итоге усилят свои позиции на «розничном» рынке авиакеросина.

Консолидация рынка нефтепродуктов ожидается по всем

фронтам. Возможно, ФАС в очередной раз оштрафует нефтяные компании, но не беда. Будущая прибыль многократно окупит эти издержки.

Среди прочих причин кризиса озвучивались увеличение закупок авиакеросина Министерством обороны и временные перебои в железнодорожных поставках топлива с Ярославского НПЗ в аэропорт Шереметьево.

Цена авиакеросина на МАУ



Источник: СПБМТСБ

По данным ИГ «Петромаркет», внутреннее потребление авиакеросина в январе-июле 2011 года увеличилось на 10,1% в годовом выражении. Авиаперевозки пассажиров за тот же период выросли на 11,7%, согласно данным Росавиации. Динамика пассажирских авиаперевозок и потребления авиакеросина сопоставима, следовательно, рынок в январе-июле был относительно сбалансированным.

За 7 месяцев 2011 года экспорт авиакеросина сократился на 35,5% и составил 486 тыс. тонн (см. «Экспорт авиакеросина»). При этом в январе-марте 2011 года за рубежом отгружались минимальные объемы авиатоплива, в апреле экспорт вырос и сохранялся на высоком уровне в мае-июле. Сезонное увеличение спроса на авиакеросин со стороны внутреннего рынка происходило на фоне повышенных объемов экспорта топлива.

Причина снова в февральском вмешательстве премьер-министра в работу рынка нефтепродуктов. В течение первой половины февраля сделки с авиакеросином на СПБМТСБ на базисах МАУ заключались по ценам 24300–24400 руб./т, а в апреле средняя цена топлива составила 24140 руб./т. Ситуация на мировом рынке отличалась: средняя цена авиакеросина в Северо-Западной Европе за первую половину февраля составила \$941/т, а за апрель — \$1115/т.

Предложение авиакеросина на спотовом рынке в августе-сентябре резко сократилось (см. «Реализация авиакеросина на СПБМТСБ»). В августе продажи авиакеросина на бирже СПБМТСБ упали на 32,4% по сравнению с июлем и составили 141,1 тыс. тонн, а в сентябре реализовано лишь 130,16 тыс. тонн топлива. Кроме того, в августе и сентябре крупные объемы авиакеросина проданы адресными сделками.

Дефицит топлива привел к взлету биржевых цен (см. «Цена авиакеросина на МАУ»). С января по июль 2011 года авиакеросин на базисах МАУ реализовывался по ценам 23300–25800 руб./т, а средняя цена за этот период составила 24300 руб./т. В течение второй декады августа цена авиакеросина на базисах МАУ составляла 26000–27300 руб./т, а в конце сентября сделки заключены по 31390–33700 руб./т.

30 сентября участник торгов на СПБМТСБ безуспешно пытался купить 2,4 тыс. тонн авиакеросина с поставкой в аэропорты МАУ по цене 33700 руб./т. Сделок не было из-за отсутствия предложений.

Долгосрочные последствия

Какими могут стать долгосрочные последствия топлив-

ных кризисов, а также применения привычных для нашего правительства методов борьбы с ними? Отвечая на этот вопрос, нет никакого смысла гадать. До-

статочно посмотреть на российский рынок авиакеросина, который перестал быть рынком в общепринятом понимании этого слова.

Авиакеросин первым попал под пристальное внимание ФАС. Все мы помним разнос, который устроил В.Путин нефтяникам за цены на авиакеросин летом 2008 года, но тогда большую часть ответственности удалось свалить на монополизм ТЭК. Происходящее с авиакеросином сейчас — это результат непрофессионального вмешательства антимонопольного ведомства и правительства в работу рынка.

Недалек тот день, когда основным принципом ценообразования станет импортный паритет, а он по определению выше экспортного...

После совещания у В.Путина летом 2008 года авиакеросин мгновенно подешевел на спотовом рынке и на условиях заправки «в крыло». А постоянное внимание ФАС к рынку авиатоплива заставляло нефтяные компании десять раз подумать, прежде чем повышать цены. На рынке произошло еще одно изменение: с 2008 года значительно расширили свой бизнес «дочки» ВИНК, занимающиеся реализацией авиакеросина.

По данным участников рынка, «ЛУКОЙЛ-Аэро» в 2010 году продал весь авиакеросин, поставленный на внутренний рынок с корпоративных НПЗ. «Газпром-нефть-Аэро» и «РН-Аэро» продают свыше 90% топлива, поставляемого на российский рынок с заводов материнских компаний, говорят трейдеры. Сбытовая политика «керосиновых дочек» направлена на увеличение реализации топлива авиакомпаниям и минимизацию продаж на спотовом рынке.

«Рынок авиакеросина сузился. Все продажи авиакомпаниям ведут «дочки» ВИНКов, а трейдерам почти ничего не остается. Объемы могут выделить только для лакокрасочной промышленности, и то по «бочке» в месяц», — сетует представитель торговой компании.

Консолидацию рынка авиакеросина можно расценивать как

ответную реакцию отрасли на зарегулированность. Если внимание регуляторов к рынку авиакеросина настолько велико, что от этого страдает эффективность продаж, производители стремятся восстановить ее всеми силами. Этого можно достичь, производя авиакеросина ровно столько, сколько требуется на самые эффективные каналы реализации.

Авиакеросин нужно производить для коммерческого рынка и для федеральных структур. Еще какой-то минимум топлива следует производить для экспортных поставок, это должно обеспечить внутреннему рынку некий запас стабильности.

Производить авиакеросин для продажи на свободном рынке противопоказано: зимой это топливо, скорее всего, уйдет не в адрес авиации, а на смешение с летним дизельным топливом. Нефтяные компании не заинтересованы в ценовой конкуренции между заводским и кустарным зимним дизелем.

Ставки слишком высоки: в России ежегодно потребляется свыше 32 млн тонн дизельного топлива и чуть более 8 млн тонн авиакеросина. Нельзя допускать возможности ухудшения конъюнктуры рынка зимнего дизтоплива, емкость которого существенно превышает емкость рынка авиакеросина.

В этом направлении и развивался рынок авиакеросина в последние годы. По данным Минэнерго, в 2010 году 86% произведенного авиатоплива отгружено на внутренний рынок — это максимальная доля внутреннего рынка в отгрузках за пятилетку с 2006-го по 2010 год. В январе-июле 2011 года на внутренний рынок отгружено 91% произведенного авиакеросина. Баланс спроса и предложения стал ювелирно выверенным.

Или другой пример. В 2006 году произведено 9,1 млн тонн авиакеросина и примерно столько же топлива в 2010 году, свидетельствуют данные Минэнерго. Пассажирские авиаперевозки составили 39,5 млн человек в 2006 году и 56,9 млн человек в 2010 году, что соответствует росту почти в полтора раза.

ДИЗЕЛЬНЫЙ КРИЗИС В СЕНТЯБРЕ

В конце августа летнее дизельное топливо продавалось на СПбМТСБ по ценам 23000–23500 руб./т, а месяц спустя — не дешевле 26200–26400 руб./т (базисы в европейской части России). За месяц топливо подорожало примерно на 14%. Возможно, сейчас мы наблюдаем начало еще одного топливного кризиса.

В сентябре «Транснефть» прекратила поставки на внутренний рынок «трубного» дизеля с содержанием серы 0,1%. В прошлом году поставки «трубного» топлива российским потребителям составили порядка 5,4 млн тонн, или около 17% внутреннего потребления, по данным трейдеров. Отток дизельного топлива с внутреннего рынка из-за прекращения поставок «трубного» дизеля составляет примерно 450 тыс. тонн в месяц.

«Трубным» дизелем снабжались Тамбовская, Белгородская и Воронежская области с ЛПДС Никольское, Лиски, Стальной Конь и Становая, пишет в обзоре рынка Виктор Костюков из компании «Алгоритм. Топливный интегратор». Именно в этих регионах цена дизельного топлива выросла до 28000 руб./т. По мнению эксперта, это не предел и цены могут приблизиться к 30000 руб./т.

Вторая проблема заключается в недостаточных объемах производства низкосернистых марок дизельного топлива (то есть, с содержанием серы 0,05% и ниже). Согласно данным Минэнерго и оценкам участников рынка, в 2010 году в России произведено примерно 28 млн тонн низкосернистого дизельного топлива, а внутреннее потребление всех марок дизтоплива составило около 32 млн тонн. По прошлому году разрыв получается на уровне 4 млн тонн.

Участники рынка не видят особых проблем со стороны производства. «Перейти на производство дизельного топлива с содержанием серы 500 ppm несложно, но есть два нюанса. Во-первых, «Транснефть» должна подогреть систему нефтепродуктопроводов к транспортировке низкосернистого топлива без потери качества. Во-вторых, если порядка 80% сдаваемого в трубу дизеля прокачивается на экспорт, то зарубежные потребители должны быть готовы к закупке продукции более высокого качества. Российских производителей интересует, какую «премию» согласятся платить зарубежные покупатели газойля с серой до 500 ppm», — рассуждает трейдер.

Большинство участников рынка склоняются к мнению, что нынешний дизельный кризис в большей степени обусловлен логистикой, нежели состоянием НПЗ. Технический регламент ужесточили, но оказалось, что прокачивать низкосернистое топливо на внутренний рынок не получается. Нерасторопность нефтяных компаний и «Транснефти» и отсутствие контроля со стороны заинтересованных министерств вылились в дефицит летнего дизеля и рост цен.

Трейдеры полагают, что взлет цен на дизельное топливо отчасти является попыткой производителей вернуть на внутренний рынок «трубный» дизель с содержанием серы до 1000 ppm, как это удалось с бензином Евро-2. «Ни при каких обстоятельствах правительству не следует идти на уступки. Конечно, рынок заплатит повышенной ценой за нынешний дефицит, и уже платит. С другой стороны, на российских НПЗ достаточно мощностей, чтобы обеспечить внутренний рынок дизельным топливом с серой до 500 ppm и заполнить экспортную трубу», — говорит В.Костюков.

Оценивая опасность этого дизельного кризиса, следует учитывать взаимосвязь цен на разные сорта топлива. Взлет цен на летний дизель толкает вверх цены на ДЗп. Так, 30 сентября ДЗп производства Рязанской НПК и ЯНОСа продано на СПбМТСБ по 27600–28000 руб./т, Нижегородского НПЗ — по 28200–28500 руб./т. С наступлением холодов такую же поддержку получают цены на зимнее дизельное топливо.

Вывод: постоянным вмешательством в работу рынка нефтепродуктов правительство вынуж-

дает нефтяные компании искать способы восстановления рентабельности продаж. На рынке

авиакеросина уже достигнут необходимый баланс производства и поставок.

В ближайшее время мы увидим выход на аналогичный баланс по автомобильному бензину и зимнему дизельному топливу. Эти продукты будут производиться «впритык», то есть, для продажи через собственные сети АЗС, мелким оптом и в рамках прямых контрактов. Конъюнктура рынка летнего дизеля, по всей видимости, будет «регуливаться» экспортом и требованием техрегламента продавать в России исключительно низкосернистые сорта топлива.

Споты рынок получит лишь минимальные объемы топлив. Производителям же удастся восстановить рентабельность в сегменте «Переработка и сбыт» за счет роста объемов розничных и мелкооптовых продаж и скупки привлекаемых бытовых активов.

Может ли быть иначе?

Нет, с вероятностью 99,9%. В нашей стране уже длительное время поддерживается укрупнение бизнеса в нефтянке и создание конкурентоспособных на мировом рынке компаний. Вертикальная интеграция бизнеса и олигополия в добыче, переработке и сбыте являются неминуемыми спутниками процесса выращивания Russian Oil Majors. Можно сглаживать последствия этого процесса, но любые разговоры о создании конкурентного рынка при такой структуре отрасли — это лукавство.

К сожалению, наши регуляторы не занимаются даже сглаживанием негативных последствий на рынке. Их действия направлены на трансформацию рынка в его подобие с обязательным элементом бюрократизированности в виде «телефонного права». Спорить бессмысленно: сколько

раз за последние годы цены «просили» снизить и не повышать, причем эти «просьбы!» неукоснительно выполнялись! Дальнейшие сценарии развития событий и последствия изложены выше.

Пожалуй, самое опасное в нашей ситуации — это более высокие темпы роста спроса на качественные моторные топлива в сравнении с динамикой их производства на российских НПЗ. Еще немного, и импорт высокооктанового бензина и авиакеросина окажется значительным. Спрос на топлива будут поддерживать экономический рост в России и заниженные внутренние цены, однако процесс модернизации НПЗ будет заблокирован «ручным» регулированием цен. Если этот сценарий реализуется, то недалек тот день, когда основным принципом ценообразования станет импортный паритет, а он по определению выше экспортного. 



AHConferences
www.ahconferences.com

III КОНФЕРЕНЦИЯ IT В ТЭК

19 октября 2011,
Москва,
отель «Марriott
Тверская»

СЕРЕБРЯНЫЕ
СПОНСОРЫ:



Информзащита
Системный интегратор



КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ ФОРУМА:

- Тенденции и перспективы информатизации российского сектора ТЭК
- **NEW!** Интеграция технологических систем и бизнес-приложений в условиях консолидации энергокомпаний
- Системы учета электроэнергии: новые потребности на быстроменяющемся рынке
- **NEW!** Роль IT при переходе к использованию альтернативной энергетики
- Динамика рынка IT в энергетике
- Стандартизация IT-решений для российской энергетики

- **NEW!** Концепция создания государственной информационной системы топливно-энергетического комплекса (ГИС ТЭК)
- Оценка эффективности IT-проектов в нефтегазовом и энергетическом секторе (опыт практиков)
- **NEW!** Системы обеспечения безопасности на предприятиях ТЭК
- **ФОКУС-ТЕМА:** Инновационные IT-проекты в российской энергетике: элементы Smart Grid – уже сегодня (на основе опыта IT-практиков)
- **НОВОЕ В ФОРМАТЕ КОНФЕРЕНЦИИ!** Панельная дискуссия «Перспективы построения концепции Smart Grid в российских реалиях»

Информационные
партнеры:



ЭНЕРГОЭКСПЕРТ
информационно-аналитический журнал



МИС
КОМПАНИИ МИС-ИНФОРМ



ICTONLINE
ИНФОРМАЦИОННЫЙ ОНЛАЙН



Реклама

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ И РЕГИСТРАЦИЯ НА МЕРОПРИЯТИЕ:
Тел./факс: + 7(495) 790-7815 • E-mail: it@ahconferences.com • www.ahconferences.com

