

# ТОПЛИВНОЕ ТРЮКАЧЕСТВО

Топливо в Украине дешеветь не будет. Нефтяные котировки растут быстрее, чем восстанавливается мировая экономика, а события в Тунисе, Египте, Сирии и других арабских государствах, охваченных протестными настроениями, дают нефтяным спекулянтам новые поводы задираť котировки. На украинских заправках самая популярная марка бензина А-95 решительно движется к отметке в 9 гривен за литр (\$1,12). Топливо в Украине уже давно стоит дороже, чем в соседней России.

Цифры на стелах АЗС пугают не только автомобилистов. Рост цен на топливо — это неминуемая инфляция. Подорожает все — от проезда в общественном транспорте до базовых продуктов питания.

Просчеты регулирования рынка правительство решило компенсировать за счет давления на импортеров топлива, полностью переложив на них вину за происходящее на рынке нефтепродуктов. Инициировав введение пошлины на импорт нефтепродуктов, правительство вступило в жесткое противостояние с представителями крупного сегмента рынка.



**Т**олько на протяжении первого месяца года стоимость самой популярной марки бензина А-95 выросла почти на 10%. Цены на заправках менялись почти ежедневно. Чиновники украинского Минэнерго пообещали стабилизацию цен с начала февраля, а Антимонопольный комитет инициировал расследование в отношении крупнейших операторов рынка по обвинению в необоснованном повышении цен.

Но с началом февраля ситуация с ценами лишь усугубилась. Вероятно, обещая стабилизацию, в Минэнерго лелеяли надежду на то, что после резкого скачка цены на нефть отыграют назад. Тогда естественный ход вещей можно было бы приписать сверхусилиям чиновников.

Чуда не произошло, нефть продолжает дорожать, и реальной возможности остановить рост цен на бензины и дизтопливо у правительства нет. Ситуацию на внут-

реннем рынке усугубило решение о повышении размера акцизов на нефтепродукты с начала 2011 года. Как известно, размер акциза

**Только на протяжении января 2011 года стоимость самой популярной марки бензина А-95 выросла почти на 10%. Рынок готовится перешагнуть очередной психологический барьер в 9 гривен за литр А-95 (\$1,12)**

априори перекладывается нефтетрейдерами на потребителя.

Украинские акцизы на топливо — одни из самых низких в Европе; их действительно нужно было повышать, но постепенно, с

учетом мировой конъюнктуры на топливо. К сожалению, тотальный дефицит украинского бюджета не дал правительству возможности и времени обыграть повышение акцизов тоньше и без потрясений для рынка. На фоне падающего рынка рост акцизов не был бы так заметен.

## **Импортеров назначили виноватыми**

Трюк со счастливым избавлением от высоких цен на топливо не удался, расчет на снижение нефтяных котировок оказался неверен. Нужно было как-то выкручиваться. Все беды украинского нефтерынка решено было приписать импортерам. На флаг был поднят простой и понятный лозунг о защите украинской нефтепереработки от экспансии импортного продукта.

Письмо-обращение к Минэнерго с требованием ввести импорт-

ную пошлину подписали руководители всех украинских НПЗ (кроме простаивающего Херсонского). Их главный аргумент — аннексия украинского топливного рынка импортерами. Так, по словам главного управляющего директора компании «ТНК-ВР Ком-

### Ситуацию на внутреннем рынке усугубило решение о повышении размера акцизов на нефтепродукты с начала 2011 года: на фоне растущих котировок нефти это тут же отразилось в ускоренном росте цен на стелах АЗС

мерс» Дидье Казимири, сегодня основную прибыль на торговле нефтепродуктами получают трейдеры, а не НПЗ.

«Введение пошлин приведет не к увеличению цены, а к перераспределению заработков внутри сбытовой цепочки. Другими словами, больше станут зарабатывать заводы, меньше — торговые компании», — считает Д.Казимири.

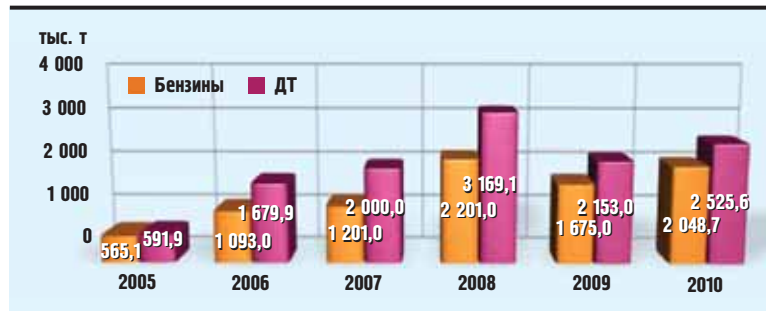
Но сегодня доля импортного топлива в стране составляет порядка 40%, и в последние годы соотношение топлива местного производства и импорта меня-

### Все беды украинского нефтерынка решено было приписать импортерам. На флаг правительством был поднят простой и понятный лозунг о защите украинской нефтепереработки от экспансии импортного продукта

лось незначительно (см. «Динамика импорта бензинов и ДТ в Украину, 2005–2020 гг.» и «Структура импорта ДТ по странам, 2010 г.»). Говоря об угрожающем росте импортных поставок топлива, нефтепереработчики и чиновники несколько лукавят.

Динамика импорта бензинов и ДТ в Украину, 2005–2020 гг.

Источник: Минэнерго



Например, в 2010 году распространение получила схема безналогового импорта нефтепродуктов компаниями-нерезидентами. Этой схемой особенно активно пользовалась компания «Ливела». Так вот, на долю этой компании пришлось почти пятая часть всего импорта в 2010 году. Ее работа на рынке была бы невозможна, не будь на то молчаливого согласия контролирующих органов (см. «Импорт бензинов и дизтоплива ДП "Ливела"»...).

### Самый серьезный аргумент апологетов возвращения пошлины — преференциальное ценообразование на нефть для заводов, расположенных в странах, входящих в Таможенный союз — Россия, Беларусь и Казахстан

#### Импортные пошлины: сиквел

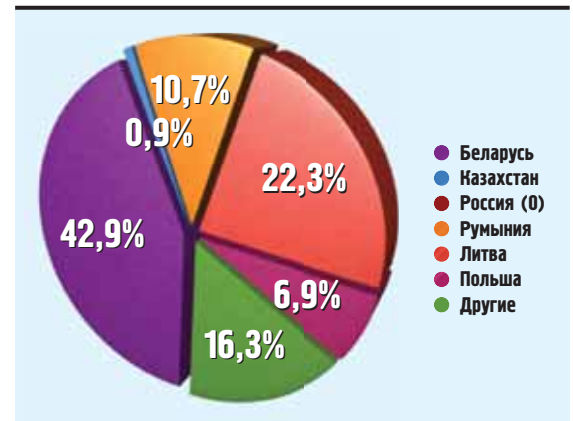
По воробьям решили стрелять из пушки, инициировав введение по сути заградительной пошлины 130 евро с тонны бензина и 80 евро с тонны дизельного топлива. Импортные пошлины на нефтепродукты были отменены в 2005 году правительством Ю.Тимошенко. Таким образом власти отреагировали на угрозу возникновения дефицита топлива вследствие остановки работы ряда перерабатывающих предприятий.

Самый серьезный аргумент апологетов возвращения пошли-

ны — преференциальное ценообразование на нефть для заводов, расположенных в странах, входящих в Таможенный союз (Россия, Беларусь и Казахстан). Белорусские заводы, получая беспошлинную нефть от России в рамках Таможенного союза, обладают весомым конкурентным преимуществом перед украинскими НПЗ, которые оплачивают пошлину в полном размере. Минэкономразвития Украины 24

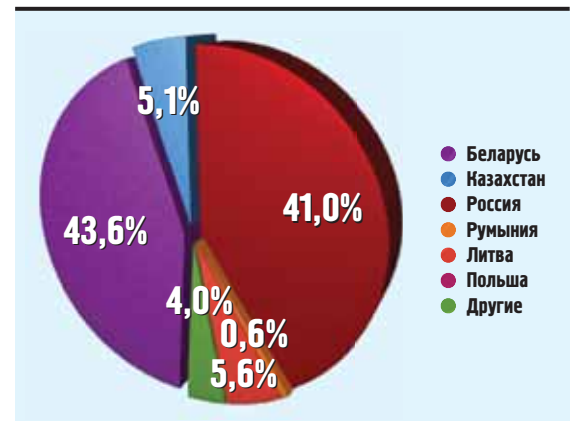
Структура импорта бензинов по странам, 2010 г.

Источник: Минэнерго



Структура импорта ДТ по странам, 2010 г.

Источник: Минэнерго



января начало специальное расследование против импорта нефтепродуктов.

Не до конца ясно, почему расследование носит общий характер. То есть под угрозой введения пошлины оказался также импорт нефтепродуктов из Литвы, Румы-

**Главной целью специального расследования против импорта нефтепродуктов являются поставки топлива из Беларуси. Доля этой страны в импортных поставках бензина сегодня превышает 40%**

нии, Польши, Болгарии и других стран, совокупно составляющий около 60% всего импорта по бензинам (по ДТ доля этих стран не превышает 10%).

Главной целью расследования, безусловно, является импорт топлива из Беларуси. Но такие меры, вероятно, будут рассмотрены в Минском как недружественные.

**Складывается впечатление, что остановка нефтеперерабатывающих заводов — заранее спланированная акция, призванная оправдать введение импортных пошлин**

Тогда как у Киева в последнее время установились с соседним государством теплые дипломатические отношения. Так, например, президент В.Янукович публично выступил против введения Евросоюзом санкций в отношении президента Беларуси А.Лукашенко и его окружения за преследование оппозиционеров.

Введение общей пошлины для всех поставщиков одновременно, вероятно, должно сгладить эту ситуацию. Мол, мы никому не даем преференций. Но вариант, когда перед глупостью все равны, не выдерживает критики. Непонятны также критерии запрашиваемой Минэнерго пошлины в 130 евро для бензинов и 80 евро для дизтоплива.

Часть владельцев перерабатывающих активов оказалась в не-

простой ситуации. С одной стороны, ликвидировав таких серьезных конкурентов на местном рынке, как общенациональные сети ОККО, WOG и Shell, такие компании, как ТНК-ВР, «Укртатнафта» и ЛУКОЙЛ, получают возможность разделить между собой их долю рынка.

С другой стороны, тот же ЛУКОЙЛ импортирует в Украину топливо со своего завода в Болгарии, а ТНК-ВР, выступая за блокирование импорта, по сути, осложняет жизнь, в том числе, и импортерам российского дизтоплива, что явно не вписывается в интересы Москвы.

Но бизнес есть бизнес — нефтяники устали требовать от правительства создания прозрачных механизмов ценообразования, устали напоминать о необходимости не допускать безналогового импорта и принятия законов, стимулирующих модернизацию перерабатывающих мощностей. Им сделали предложение, от которого любому бизнесмену трудно отказаться, — возможность раз и навсегда избавиться от конкурентов.

#### **Под угрозой дефицита**

Переработчики не только пассивно приветствовали инициативы правительства, но и поддержали их действием. В начале февраля ТНК-ВР заявила об остановке работы Лисичанского НПЗ. Фактически это решение поставило рынок перед нерадужной перспективой возникновения дефицита топлива (см. «Динамика переработки нефтяного сырья НПЗ (включая Шебелинский ГПЗ), 2003–2010 гг.»).

С октября прошлого года стоит Одесский НПЗ; остановленный на

ремонт осенью прошлого года, он так и не возобновил свою работу. Много лет простаивает Херсонский НПЗ, с переборами работают маломощные заводы в Дрогобыче и Надворной. Единственное

**Блокировка импорта содержит угрозу монополизации рынка игроками, имеющими доступ к перерабатывающим активам, а именно: сетями ТНК, ЛУКОЙЛа, а также сетями, связанными с группой «Приват»**

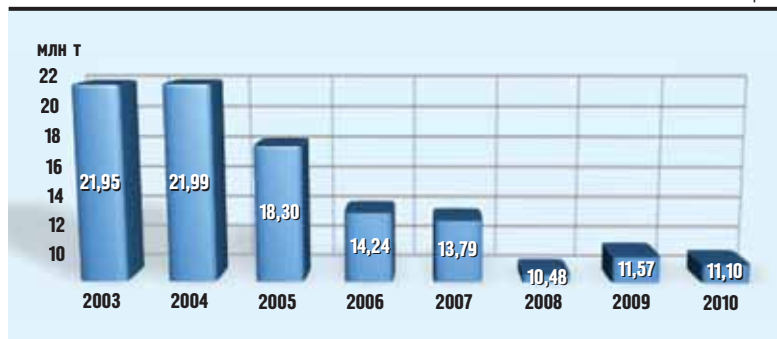
работающее крупное предприятие — НПЗ в Кременчуге. Но этого недостаточно для стабильного обеспечения рынка нефтепродуктами.

Неволью складывается впечатление, что прекращение работы заводов — заранее спланированная акция, призванная оправдать введение импортных пошлин. Ситуация 2005 года повторяется с точностью до наоборот. Если тогда угроза дефицита топлива привела к отмене импортных пошлин, то сегодня эта же угроза должна спровоцировать возврат пошлин.

Нефтеперерабатывающие предприятия можно понять. Почти шесть лет они работали в недружественных условиях. Открыв дорогу импортному топливу, украинские власти не сделали ничего, чтобы стимулировать модернизацию нефтеперерабатывающих активов.

**Динамика переработки нефтяного сырья НПЗ (включая Шебелинский ГПЗ), 2003–2010 гг.**

Источник: Минэнерго



Так и не был принят закон, предоставляющий налоговые стимулы на ввоз модернизационного оборудования; не был разработан механизм прозрачного контроля над ценообразованием; на рынке продолжали работать серые схемы импорта; на мини-НПЗ некачественный бензин продолжает производиться; отдельные участники рынка, а именно группа «Приват» (контролирует Кременчугский НПЗ), пользовались преференциями в цене на украинскую нефть, используемую в переработке.

Бездействие властей решено было компенсировать перераспределением рынка в пользу компаний, контролирующих перерабатывающие активы, за счет импортеров.

### Уход с рынка импортеров в краткосрочной перспективе будет означать не падение, а рост цен — заводы просто не сумеют быстро компенсировать недостающие объемы на рынке

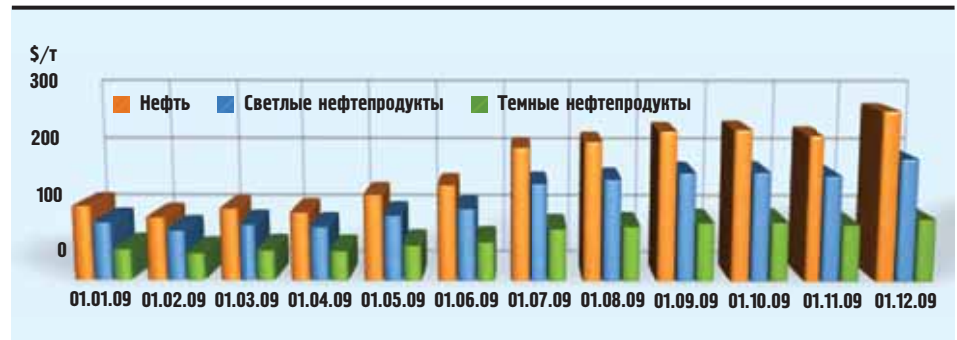
Но такая постановка вопроса в корне не верна. Блокировка импорта содержит угрозу монополизации рынка игроками, имеющими доступ к перерабатывающим активам, а именно: сетями ТНК, ЛУКОЙЛа, а также сетями, связанными с группой «Приват».

Так называемым независимым трейдерам просто негде будет купить топливо, если владельцы НПЗ по какой-то причине решат не продавать им нефтепродукты. С рынка вынуждены будут уйти такие игроки, как Shell, которые, не имея собственных перерабатывающих мощностей в Украине, не смогут импортировать топливо по приемлемым ценам.

Потребителю такая концентрация рынка не сулит ничего хорошего. Введение общей импортной пошлины в нынешних условиях окончательно демотивирует владельцев НПЗ проводить модернизацию. Киев посто-

Изменение российской экспортной пошлины на нефть, 2009–2010 гг.

Источник: открытые источники



янно откладывает переход к новым стандартам качества топлива. Введение норм по Евро-3 и Евро-4 отложено на полгода. За эти полгода едва ли радикально изменится ситуация, и стандарты, скорее всего, снова будут отложены.

Отказ от новых стандартов в совокупности с введением импортной пошлины фактически лишают потребителя альтернативы в виде качественного топлива. А уход с рынка импортеров в краткосрочной перспективе будет означать не падение, а рост цен — заводы просто не сумеют быстро компенсировать недостающие объемы на рынке.

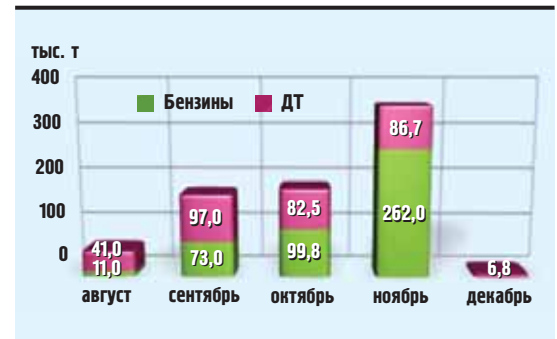
### Пошлина на импорт может быть введена не раньше, чем в силу вступят новые стандарты качества топлива. В противном случае потребитель рискует получить дорогой и некачественный продукт

#### Срединное решение

Справедливое требование нефтеперерабатывающих заводов выровнять условия работы местных производителей и зарубежных НПЗ, использующих в переработке более дешевую российскую нефть, не должно выродиться в огульную борьбу с импортом. Истина — как всегда — лежит посередине.

Импорт бензинов и дизтоплива ДП «Ливела», август–декабрь 2010 г.

Источник: Госкомстат



Во-первых, необходимо ввести адекватную пошлину на импорт топлива конкретными производителями из Беларуси и России (см. «Динамика экспортных пошлин России»). Эта пошлина не должна быть заградительной, то есть полностью лишать импортеров экономического смысла ввозить нефтепродукты.

Во-вторых, пошлиной не должны облагаться нефтепродукты, произведенные по более высоким стандартам Евро-5 и Евро-6. Премияльное топливо в Украине в принципе не выпускается, и защищать от него внутренний рынок было бы глупо.

И последнее, пошлина на импорт может быть введена не раньше, чем в силу вступят новые стандарты качества топлива. В противном случае потребитель рискует получить дорогой и некачественный продукт. Соблюдение этих простых правил наполнит лозунг о защите отечественных производителей нефтепродуктов конкретным смыслом. Иначе это все лишь повод для очередного перераспределения рынка. 