

Рынок без конкуренции

Анализ роста цен на рынке нефтепродуктов

Илья Мороз

Рынок нефтепродуктов России в 2018 году бьет рекорд за рекордом. Правда, эти рекорды не из разряда тех, которыми стоит гордиться. По данным участников рынка и конечных потребителей, текущие ценовые максимумы, зафиксированные на Санкт-Петербургской Международной Товарно-сырьевой Бирже, превышают таковые за все время биржевых торгов нефтепродуктами. Многие называют этот рост цен неконтролируемым и всерьез опасаются последствий, к которым он может привести.

Ключевые слова: нефтепродукты, НПЗ, топливный рынок, биржевая торговля.

Сегодняшняя ситуация на рынке нефтепродуктов отличается от ценовых скачков предыдущих лет, и эти отличия заставляют предполагать, что в этот раз топливный рынок не сможет «дешево отделаться».

Дело в том, что в 2018 году традиционный сезонный рост спроса и цен сопровождается целым рядом негативных факторов, которые в предыдущие годы либо отсутствовали, либо влияли на ценовую конъюнктуру рынка в меньшей степени.

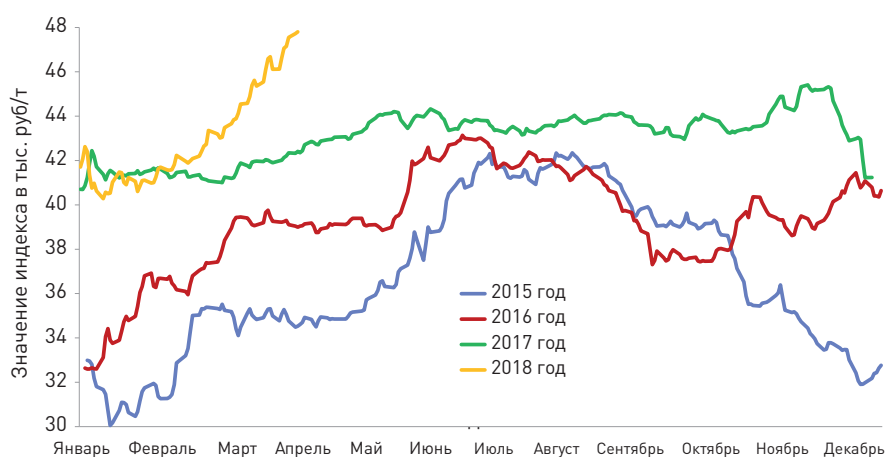
В начале апреля помимо традиционных внутренних причин роста цен на топливо (весенние ремонты НПЗ и сезонный спрос на бензин и дизельное топливо) возникли новые факторы в виде дорожающей нефти и дешевого рубля. В итоге топливный рынок РФ получил неожиданный «сюрприз», как всегда, в очень неподходящий момент: экспортный паритет для российских нефтепродуктов подскочил до исторических максимумов.

Новые рекорды

Так, к концу апреля биржевой индекс для бензина Регуляр-92 на СПБМТСБ составил почти 49 тыс. руб/т, для бензина Премиум-95 — 50 тыс. руб/т, а индекс для летнего дизтоплива приблизился к отметке 47 тыс. руб/т.

Казалось бы, паники быть не должно — подобные ценовые всплески повторяются из года в год, дефицита ожидать не приходится, ведь производство бензинов на российских НПЗ полностью покрывает внутренний спрос, а выработка дизельного топлива избыточна в принципе.

Рисунок 1
Динамика индекса СПБМТСБ Москва для бензина Регуляр-92



Источник: агентство «Аналитика товарных рынков»

Да и регуляторы реагируют на ситуацию довольно спокойно — ФАС и Минэнерго видят в произошедшем лишь временное явление и прогнозируют топливному рынку возвращение стабильности через 2–3 месяца, уверяя рынок, что в среднем рост цен будет не выше уровня инфляции.

Бензин «утекает» из страны

То есть экспортировать нефтепродукты сейчас гораздо выгоднее, чем продавать на внутреннем рынке, а это создает дополнительные предпосылки для дальнейшего роста цен на топливо в стране.

Например, во второй декаде апреля нетбэк для трубопроводных партий московского дизельного топлива в направлении Приморска подскочил до 49 900 руб/т, а для автобензина — до 56 400 руб/т.

Сегодня рост цен на нефть и одновременное падение курса рубля привели к тому, что вертикально интегрированным нефтяным компаниям внутренний

рынок стал малоинтересен — экспортный паритет преиален к внутреннему рынку примерно на 10 тыс. руб/т. То есть с каждой тонны товара, поставленной на внутренний рынок вместо экспорта, компании недополучают 6–10 тыс. рублей. При этом поскольку НПЗ получают нефть по рыночной цене (по нетбэку), то недополучают маржу в оптовом звене на внутреннем рынке, и переработка нефти на НПЗ становится убыточной.

А преиальность экспорта приводит к тому, что нефтяные компании любыми возможными способами направляют нефтепродукты на экспорт, это, в свою очередь, приводит к снижению объемов поставок на внутренний рынок и росту оптовых цен.

Правда, и здесь представители регуляторов спокойны. «Ситуация с реальным топливообеспечением рынка остается стабильной. Это подтверждается данными как нефтяных компаний, так и независимых АЗС. Минэнерго России на ежедневной основе мониторит ситуацию в части производства, экспорта, запасов и цен на моторное топливо. Текущие накопленные запасы автобензина на НПЗ и предприятиях нефтепродуктообеспечения находятся на достаточном уровне. Это позволяет уверенно войти в сезон высокого потребления, в том числе с учетом плановых ремонтов на НПЗ», — заявил «Интерфаксу» представитель Минэнерго.

По мнению ФАС, есть много факторов, которые влияют на цены в оптовом и розничном звеньях, экспортные паритеты — один из них. Текущую ситуацию с высотой экспортных паритетов нельзя назвать уникальной. Запасы нефтепродуктов находятся на достаточном уровне, а с мая ни один из НПЗ уже не будет оставаться на ремонте.

Запас уже проеден

Но ситуация с запасами выглядит не настолько радужной. Так, в соответствии с рекомендациями Минэнерго, подготовленными на основании утвержденной Методики прогнозирования спроса на нефтепродукты в РФ, актуализированных параметров топливных балансов на 2018 год и согласованного порядка проведения плановых ремонтов на российских НПЗ, нефтяные компании должны были накопить к апрелю запасы моторных топлив в размере 2 млн 100 тыс. т.

Однако, согласно отчетам ЦДУ ТЭК, в первой декаде апреля запасы автобензина на НПЗ и ПНПО ВИНК составляли примерно 1,83 млн т, а к 16 апреля они сократились до 1,74 млн т.

Илья Мороз — генеральный директор НП «Совет по товарным рынкам».

MARKET WITHOUT COMPETITION

Market of petroleum products in Russia breaks record after record in 2018. The truth is that these are not the records one could be proud of. According to the market players and end consumers, the current price ceilings recorded at the St. Petersburg International Mercantile Exchange exceed those reported for all the time of the petroleum product stock trading. Many call this price hike uncontrolled and seriously anticipate the implications it can lead to.

Keywords: petroleum products, oil refinery, fuel market, exchange business.

Ilya Moroz

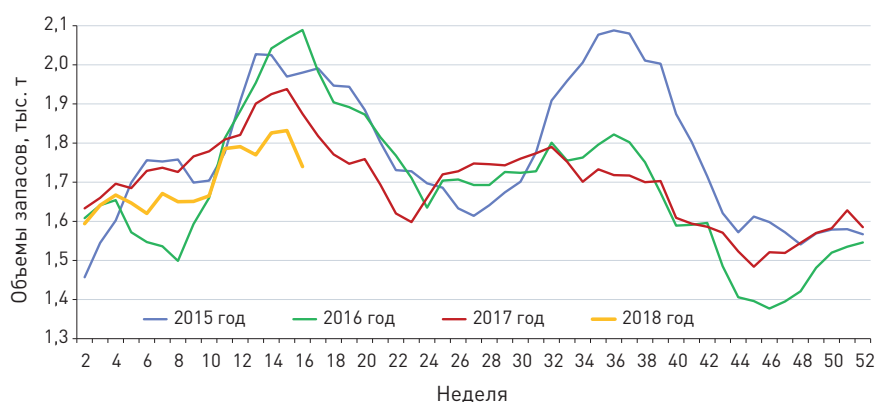
Таким образом, своеобразная «подушка безопасности», формирование которой, по мнению Минэнерго, должно компенсировать падение производства в период плановых ремонтов НПЗ, оказалась значительно тоньше, чем планировали регуляторы.

Еще один фактор, который вызвал нервный рост цен на биржевом рынке нефтепродуктов, — это сокращение продаж нефтяными компаниями топлива на рынке, что негативным образом влияет на биржевые индексы, подталкивая их к дальнейшему росту.

Кто на бирже главный

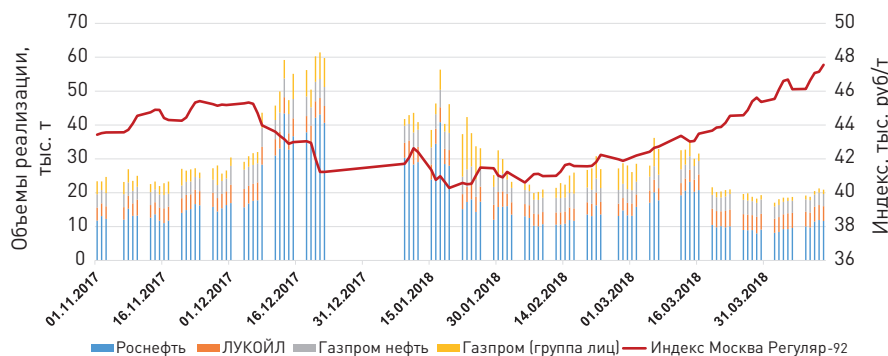
Ни для кого не секрет, что российский топливный рынок, прежде всего оптовый, все более монополизирован. На сегодняшний день, по сути дела, основными игроками являются три доминирующие компании: «ЛУКОЙЛ», «Роснефть» и «Газпром нефть». Известно, что монополист имеет возможности управлять ценами в своих интересах, причем даже такой рыночный инструмент, как биржевые индикаторы, сегодня подвержен управлению со стороны монополистов. Регулируется

Рисунок 2
Динамика сформированных запасов топлива



Источник: агентство «Аналитика товарных рынков»

Рисунок 3
Зависимость изменения биржевого индекса от объемов биржевых продаж



Источник: агентство «Аналитика товарных рынков»

ситуация на бирже нормами совместного приказа Минэнерго и ФАС, предусматривающего обязательства для доминирующих компаний продавать не менее 10% производимого бензина и не менее 5% дизельного топлива на биржевых торгах. Но сложившаяся на рынке ситуация наглядно демонстрирует, что нормы приказа устарели и требуют обязательного увеличения. Например, в конце 2017 года, в момент очередного скачка биржевых цен, нефтяные компании увеличили продажу бензина на бирже до 50–60 тыс. т в сутки, результатом чего стало резкое падение цен в декабре 2017 – январе 2018 года. Но вот ситуация нормализовалась, а затем вмешался экспортный паритет, оттянувший топливо на экспорт, и нефтяники сократили объемы продаж до минимально разрешенных, что составило 20 тыс. т в сутки. Результат – неуклонный рост биржевых индикаторов. И придаться не к чему – нормативы продаж топлива на бирже формально выполняются.

Кроме прохождения «по краю норматива» у ВИНК есть и другие инструменты «откачки» топлива с открытого рынка: например, в первую торговую сессию, по которой как раз и формируются ценовые индикаторы, нефтяные компании, продавая объемы товара, их же и скупают – сами или через аффилированные компании. Зачастую объемы такого «обратного выкупа» достигают 30%. Надо ли уточнять, что эти нефтепродукты на открытый рынок не попадают?

Бизнес без дохода

Почему же именно сегодняшняя ситуация критична? Прежде всего – по совокупности воздействия негативных факторов, пришедшихся на довольно ограниченный временной период. А еще потому, что у независимой розницы просто кончается запас прочности.

Специфика российского топливного рынка в том, что его оптовый сегмент является практически монопольным, а вот розничный рынок – конкурентный. В стране работают более 20 тыс. АЗС, из которых при-

мерно 40% принадлежат ВИНК, а 60% – независимые. Это конкурентный рынок, а конкуренция – основной фактор, сдерживающий рост цен. В результате складывается ситуация, когда нерыночное ценообразование в оптовом сегменте приводит к диспаритету, при котором оптовые цены сравниваются с розничными, а в ряде случаев даже их превышают.

Результатом такого диспаритета является превращение розничного бизнеса в процесс без результата. За последние два года маржиналь-

ность розничного бизнеса неуклонно сокращается, и если раньше доходность топливной розницы колебалась в пределах 20–30%, то по итогам 2017 года она снизилась до 10% и менее. Весной 2018 года доходность топливной розницы упала до нулевых отметок и вскоре ушла в отрицательную зону.

По расчетам агентства «Аналитика товарных рынков», в середине апреля средний убыток московских АЗС от реализации бензина Регуляр-92 составлял примерно 0,9 руб/л, а летнего дизельного топлива – 1,5 руб/л.

Такая ситуация возникает из-за того, что цена на АЗС стала социальным показателем, «подобно ценам на газ, на электричество, на сахар или гречку». Так, вице-премьер РФ Аркадий Дворкович, курирующий ТЭК, заявлял, что крупные российские нефтяные компании выполняют свои обязательства по поставкам нефти на внутренний рынок и цены на бензин не будут расти выше инфляции. «Мы не ожидаем какого-то большого роста цен на бензин – в пределах инфляции», – прогнозировал Дворкович.

Получается, что оптовые цены формирует рынок на бирже СПБМТСБ, а розничный рынок, как бы ни гуляли оптовые цены, регулируется по принципу «инфляция минус». Зжатые между высокими оптовыми ценами и невозможностью роста розничных цен, независимые сети АЗС вынуждены «заматывать шланги» – так, по данным президента НО «Московский межрегиональный топливный союз» Андрея Забродина, которые он озвучил на апрельской конференции «Smart-АЗС», в ближайшее время, если ситуация не нормализуется, порядка 20% независимых розничных продавцов топлива будут вынуждены прекратить свою деятельность.

Для топливной розницы 15%-я маржинальность является порогом, ниже которого теряется эффективность розничных продаж. А поскольку тяжелое время для розничного рынка длится уже второй год, то у многих независимых игроков просто кончается запас прочности.

Вертикально интегрированным нефтяным компаниям в сложившейся ситуации проще маневрировать, широкий спектр их бизнеса позволяет в итоге получать прибыль и тем самым демонстрировать политическую и социальную ответственность. А как выжить частным АЗС в изменившихся обстоятельствах? Если убытки, которые несет розничная сеть и нефтяная компания, покрываются прибылью от других видов деятельности, то для независимых трейдеров нет дополнительных источников дохода.

Ручной регулятор

В сложившейся ситуации регулятор в ручном режиме делает все необходимое для того, чтобы обеспечить насыщение нынешнего рынка. И этот ручной режим перестает быть эффективным.

К сожалению, мы до сих пор живем в реалиях 2013 года, когда заложенные в совместный приказ нормативы продажи моторных топлив были адекватны реализуемым в то время на СПБМТСБ объемам нефтепродуктов и количеству биржевых игроков.

Текущие нормативы по объемам продаж на бирже бесконечно отстали от реальности. Кроме того, сложившееся положение создает нерыночное преимущество для сбытовых подразделений нефтяных компаний. Естественно, что в таких условиях число независимых участников стремительно сокращается во всех сферах топливного рынка. Происходит, по сути, подмена рынка. Собственно, из-за непоказательности ценовых индикаторов, генерируемых на биржевых торгах, у нас до сих пор не развивается

срочный рынок нефтепродуктов, хотя он был запущен вскоре после товарного.

По оценке «Совета по товарным рынкам», для нормальной работы рынка необходимо обязать ВИНК продавать на бирже как минимум 20% от производимых бензинов и 10% дизельного топлива. В таких обстоятельствах у нефтяных компаний пропадет интерес к искусственному влиянию на ценообразование, смысл манипулирования ценой у нефтяников потеряется, начнется работа на эффективность. Конкуренция на рынке увеличится, в итоге это приведет к снижению цены на топливо. То есть, увеличивая объем биржевой торговли, государство в лице регулятора будет способствовать росту эффективности рынка и добьется снижения цен на нефтепродукты.

К сожалению, независимые розничные продавцы и биржевые трейдеры работают принципиально в разных условиях ведения хозяйственной деятельности. Пока не будут сформированы равные условия для всех игроков рынка, независимые всегда будут проигрывать монополистам.

Например, производители нефтепродуктов, пользуясь тем, что на российских биржах условия и способ транспортировки биржевого товара привязаны к биржевому контракту и являются его частью, имеют возможность выбирать способ транспортировки, продавая товар через тот или иной биржевой инструмент.

Так как транспортировка нефтепродуктов до крупнейших нефтебаз трубопроводным транспортом обходится в среднем на 1300 руб/т дешевле, чем железнодорожным, производители предпочитают продавать на открытом биржевом рынке

железнодорожные партии топлива, в то время как топливо с отгрузкой трубопроводным транспортом реализовывают собственным сбытовым структурам на внебиржевом рынке. В результате независимые участники рынка, приобретающие топливо на бирже, получают его на нефтебазах, являющихся основными центрами дистрибуции, на 1–1,5 тыс. руб/т дороже, чем сбытовые структуры ВИНК. И таких примеров множество.

Сегодня рынок действительно близок к критической точке, развитие независимой розницы остановилось. Но сейчас еще не поздно все исправить, скорректировав законодательную базу и сделав условия работы на топливном рынке более конкурентными для всех его участников. 🔴

Таблица 1

Расчет маржинального дохода АЗС по бензину Регуляр-92 от биржевого регионального индекса

Региональный центр	Цена АЗС* по данным ЦДУ ТЭК на 25 марта, руб/л	Биржевой индекс СПБМТСБ на 28 марта, руб/л	Маржинальный доход АЗС, %	Прибыль (убыток) АЗС в руб/л при издержках АЗС 4 руб/л
Москва	38,6	33,8	12,3	0,7
Санкт-Петербург	37,9	34,2	9,8	-0,3
Ростов-на-Дону	39,5	34,7	12,1	0,8
Самара	37,9	33,7	11,1	0,2
Екатеринбург	37,0	33,3	10,0	-0,3
Новосибирск	36,9	32,9	11,0	0,1
Красноярск	37,0	33,4	9,9	-0,4
Иркутск	39,2	34,1	13,0	1,1
Хабаровск	39,8	35,4	11,0	0,4

* Данные ЦДУ ТЭК

Расчеты маржинальности продаж АЗС предоставлены агентством «Аналитика товарных рынков»