

нефть и газ

Хитрый литр

топливный рынок

Участники рынка в очередной раз обеспокоены вмешательством государства в рыночный процесс ценообразования. Недавно Высший арбитражный суд признал правоту Федеральной антимонопольной службы, обвиняющей нефтяные компании в монопольном завышении цен на бензин. В то же время правительство предлагает отменить транспортный налог, взамен увеличив акцизные сборы за топливо и ГСМ. Однако это вовсе не означает, что бензиновые цены упадут или, напротив, вырастут — в России они определяются совсем другими факторами.

В начале мая цены на нефть на мировом рынке достигли максимального значения в этом году \$88 за баррель, а 20 мая они уже упали до \$72. В то же время потребительские цены в России на бензин по состоянию на 24 мая, если верить Росстату, росли уже 17 недель подряд. За период с 25 января по 24 мая средняя стоимость литра бензина увеличилась на 3,9%, говорит гендиректор консалтинговой компании «Верген Ойл Групп» Дамир Хальметов.

В сознании большинства россиян укоренилось представление, что бензин постоянно дорожает. Люди замечают небольшой рост, но не замечают большое падение, — возражает президент Московской топливной ассоциации (МТА) Евгений Аркуша. — Например, в марте прошлого года цены опустились примерно до 18 руб. за литр Аи-92, в то время как в 2008 году, когда нефть стоила \$149 за баррель, цена литра бензина была около 25 руб.. То есть цены в свое время упали больше, чем сейчас выросли, соглашается замдиректора Топливно-энергетического независимого института Сергей Ежов. «Если посмотреть на среднегодовые цены, — продолжает господин Аркуша, — то мы увидим, что они растут примерно на уровне инфляции» (за исключением 2008 года, когда наступил кризис, но об этом ниже).



Играть с ценами на бензин опасно — последствия манипуляций волнами разойдутся по всей экономике

Разобраться, какие обстоятельства влияют на ценообразование в российской рознице, без анализа оптовой составляющей невозможно. Как объясняют эксперты, основные факторы, под влиянием которых формируются цены на внутреннем рынке, это спрос, предложение и привязка к мировым ценам.

Любой нефтяной компании поставки на внешний и внутренний рынки должны приносить примерно одинаковую доходность, — говорит Евгений Аркуша. — Действует принцип равновыгодности. Поэтому внутри страны нефтяники традиционно «работают по нетбэку», то есть по пересчитанной для России цене на внешнем рынке: экспортные цены за вычетом таможенных пошлин и затрат на транспорт для доставки нефти на западно-европейские биржи (в Роттердам, к примеру). В пределах этого оптимизира и договариваются о поставках российские игроки.

В том, что цены на бензин не падают, аналитики склонны в немалой степени винить экспортную пошлину, которая рассчитывается ежемесяч-

но, исходя из мониторинга мировых цен на нефть за прошедший месяц. С этими пошлинами нефтяники работают в последующий период. Даже если реальные цены на нефть уже поползли вниз, налог на нее все равно рассчитывается по показателям прошлого периода. Так еще месяц после снижения цен экспортная пошлина не падала, а, напротив, увеличивалась: с марта по май 2010 года пошлина выросла с \$253,6 до \$284 за тонну, а с 1 июня поднялась еще до \$292,1. Таким образом, не давая ценам на бензин снизиться, нефтяники компенсируют свои потери на внешнем рынке.

Как рассказал исполнительный директор МТА Григорий Сергиенко, в России помимо вертикально интегрированных нефтяных компаний (ВИНК, типа ЛУКОЙЛа и ТНК-ВР) есть несколько крупных производителей бензина, у которых недостаточно собственной нефти, как, например, Московский НПЗ, дальневосточная НК «Альянс» или малые НПЗ, их около 200. Все остальные НПЗ входят в холдинг полного бизнес-цикла — от добычи до продажи готовых продуктов.

«Предприятия, испытывающие нехватку ресурсов, закупают нефть по нетбэку на свободном внутреннем рынке для переработки и с учетом собственных издержек определяют оптовые цены на нефтепродукты», — рассуждает Сергиенко. — Эта цена независимых игроков и является ориентиром для всего рынка, НПЗ ВИНК просто подтягивают цены на свой бензин до аналогичного уровня». В то же время себестоимость цены нефти для добывающих ВИНК может быть гораздо ниже (на 10–15%, по оценкам ФАС), чем та, которая существует на свободном рынке. За счет этого нефтяники имеют дополнительный доход, резюмирует Сергиенко.

Не нужно быть семи пядей во лбу, чтобы заметить, что вне зависимости от поведения котировок на нефть на внешнем рынке цены на бензин в российской рознице могут долго не меняться. Действительно, динамика цен на розничном рынке нефтепродуктов все время отстает от динамики опта. Цены в розницу изменяются очень быстро, когда рынок растет: «А если же рынок падает, то они начинают снижаться с

большой задержкой, до двух месяцев, — продолжает директор по стратегическому развитию ИАЦ „Кортес“ Павел Строков. — Очень ярко мы это увидели в 2008 году, когда мировые цены на нефть рухнули, наши оптовые цены рухнули вслед за этим, а розница долго висела, как парашютист».

При этом минимально возможная рентабельность розницы — около 15%. Из этих 15% надо заплатить налоги, компенсировать эксплуатационные расходы, что-то заработать — конечная прибыль АЗС в таком случае составляет единицы процентов, рассуждает Евгений Аркуша. А ценообразование на местах происходит на основе цен рядом расположенных АЗС-конкурентов, объясняет Григорий Сергиенко: «Каждое утро владельцы АЗС проводят мониторинг — какие цены выставляют коллеги. Исходя из этого они выставляют свои».

Команда ФАС

Баланс, основанный на принципе равновыгодности поставок, был нарушен, когда грянул мировой экономический кризис. «Осенью 2008 года, когда нефть обвалилась с летних \$140 до \$30 за баррель, оказалось, что нефтяники вообще отказывались отправлять нефть на экспорт, потому что налоговая нагрузка была сформирована из расчета свыше \$100 за баррель», — говорит Григорий Сергиенко. Тогда премия внутреннего рынка по сравнению с внешним была внушительной и достигала 8–9 тыс. руб. за тонну — это много, считает Евгений Аркуша.

Когда в конце 2008 года цены на российскую нефть марки Urals упали до минимальных значений, прибыли продавцов бензина оказались максимальной за последние два года. Тогда, по данным ФАС, средняя прибыль оптовиков достигала 3 тыс. руб. за тонну Аи-92, а розничных продавцов — 7,5 руб. с литра. Чистая прибыль составляла 25% при оптовой торговле и более 36% — в рознице (по данным ИАЦ «Кортес»).

Таким образом, получилось, что нефтяники переложили на потребителя свои убытки от экспорта нефти. Это очень не понравилось государству в лице ФАС, которая последовательно инициировала рассмотрение дел против компаний «Большой четверки» — «Роснефти», ЛУКОЙЛа, ТНК-ВР и «Газпром нефти», обвинив их в коллективном поддержании монопольно высоких цен на оптовом рынке нефтепродуктов. Общая сумма начисленных штрафов, которые оспариваются нефтяниками, оценивается примерно в \$1 млрд.

25 мая Высший арбитражный суд (ВАС) вынес прецедентное решение по делу о завышении цен на бензин, признав правомочность претензий ФАС к ТНК-ВР (наложенный штраф в конце 2008 года — 1,1 млрд руб.). Как заявил глава ФАС Игорь Артемьев, это «важный, системообразующий прецедент». По его словам, принципы формирования цен на нефтепродукты должны быть пересмотрены, цены должны не только прекратить расти, но и начать снижаться: сейчас, по оценкам ФАС, они завышены на 15–20%. В самих нефтяных компаниях от комментариев воздержались.

Влияние монополизма на розничную стоимость бензина на этом рынке на самом деле никто и не отрицает, включая

сами компании. «У нас олигопольная монополия, — говорит Павел Строков. — То, что добычу нефти и производство горючего на 90–95% контролируют несколько крупных компаний, — еще один из доводов ФАС, на основании которого они говорят о „монопольно высокой цене“». Поскольку у нас действует свободное ценообразование на нефтепродукты, то и устанавливаются более высокие цены, чем были бы при условии совершенной конкуренции, размышляет Сергей Ежов. Единственным барьером является антимонопольное законодательство, но сейчас четко не определено, какую цену считать монопольно завышенной.

Эксперты сходятся во мнении, что решение ВАС — политического характера, особенно учитывая, что оно было принято на следующий день после встречи премьера и руководителя ФАС. Нефтяникам подали сигнал — умерить аппетиты и продолжить работать по нетбэку. «Это означает, что политика государства будет все-таки иметь вопредь более „фасовские“ очертания, нежели рыночные, чтобы нефтяники были поговорчивее с государством в вопросах ценообразования», — согласен Павел Строков.

Само по себе это решение, если его рассматривать в отрыве от возможных последствий, верное, говорят аналитики. Однако ФАС, таким образом, получает в руки мощную дубину, и есть опасения, что служба станет размахивать ею налево и направо и крушить и правых, и неправых. По общему мнению экспертов, проблема в том, что сегодня нет четко прописанного рыночного индикатора, какие цены — справедливые, какие — завышенные.

Чтобы появился тот самый внутрироссийский показатель, который мог бы стать заменой ориентиру в виде цен на нефть с внешнего рынка, ФАС предлагает 10–15% общего объема нефтепродуктов, поставляемых на внутренний рынок, реализовывать через биржу. Идея ФАС в том, чтобы нефтяники перекупили друг у друга нефть, и таким образом у них отпала бы необходимость в перевозке нефтепродуктов через всю страну от своего НПЗ к АЗС. «В ФАС считают: если они заставят нефтяников убраться транспортную компенсирующую составляющую, которая закладывается при перевозке нефтепродуктов, это позволит понизить цены как раз на 15–20 процентов», — объясняет Сергиенко.

Во всем мире ценовым индикатором является биржевая торговля. И действительно, нефтяники (та же ТНК-ВР) постепенно выходят на биржу, они поняли: проще работать так, чем «бодаться» с ФАС, отмечает Евгений Аркуша. Однако в идее биржевой торговли нефтепродуктами есть существенный изъян. Сейчас независимые владельцы АЗС (по оценкам Минэнерго, им принадлежит около 51% почти из 13 тыс. АЗС, остальные заправки принадлежат ВИНК) работают с нефтяниками по договорам, которые дают определенные гарантии. «А если идти на биржу, значит, договоры нужно разорвать и ждать, будут нефтепродукты или нет, — рассуждает Григорий Сергиенко. — А нефтяники работают исходя из экономики, которая складывается на тот или иной момент. К примеру, если растет цена на нефть, значит, им выгодно большую

часть отправить на экспорт и заработать, оставив топливо только для своих АЗС».

Независимые владельцы должны иметь гарантии, что на бирже всегда можно будет купить продукты и реализовать через свои АЗС. Пока таких гарантий нет, нет и покупателей на бирже.

Модернизация из-под палки

Высокие оптовые цены на бензин, коллективно поддерживаемые нефтяниками в кризис, нельзя объяснить одной лишь жадностью. Согласно принятому в 2008 году техрегламенту «О требованиях к бензинам, дизельному топливу и отдельным ГСМ», к 2014 году Россия должна полностью перейти на выпуск топлива стандарта «Евро-5», к 2012-му — на «Евро-4», к 2011-му — «Евро-3». Для этого нефтяным компаниям нужны многомиллиардные инвестиции в реконструкцию заводов. «Где взять деньги? У потребителя, разумеется», — говорит господин Аркуша. Большая часть установок, способных производить высококачественный бензин, по словам Павла Строкова, будет введена в строй в конце 2010 года. Это значит, что компаниям потребуются большие вложения, что может отразиться на розничных ценах на бензин.

Если посмотреть на структуру российского автотранспорта, вскрыется и такая любопытная деталь: нефтяникам модернизировать производство просто невыгодно. Подавляющее большинство отечественных автомобилей (а это 63% нашего автопарка) ездит на бензине «Евро-2», а доля старых автомашин (до 2005 года выпуска) — 49%. «Эта структура автотранспорта и определяет спрос. Нефтяникам нет смысла выпускать топливо, которое на рынке не будет востребовано», — подводит итог Григорий Сергиенко.

А кроме того, задается вопросом анонимный источник на рынке, как можно инвестировать в модернизацию производства, когда в стране нет стабильности и сверху спускают директивы, какие цены устанавливать? «Экономической среды для создания конкурентоспособной продукции нет. Нефтяникам очень сложно планировать экономику, когда приходит Игорь Иванович Сечин и говорит: „У нас выборы на носу, а вы цены такие ломите. Давайте-ка вы снизите цены, и всем будет хорошо“, — рассуждает анонимный источник. — Как я могу вложить деньги в завод, если я не знаю, что будет на выходе? Власти говорят: у нас будет новая специальная цена, будет новый рынок. Какой новый рынок? Поэтому у нас ЛУКОЙЛ покупает заводы в Италии, а „Газпром нефть“ — в Сербии. Очевидно, что там инвестиционный климат стабилен, в отличие от России».

В том, что рынок гибко реагирует на все, что происходит в системе, учитывая и издержки, и организационно-управленческие промахи, и заключаются его премия, рассуждают эксперты. Движения регуляторов могут привести к тому, что отрасль лишится экономического смысла — продавать продукт на этот рынок. И либо начнет поставлять продукт на другой рынок, либо будет производить его меньше. «А тогда придет специальный жареный петух и начнет искать, кого бы клонуть, — говорит анонимный источник. — И

я на 100 процентов уверен, что это будет уже не ФАС».

Налоговые элементы

Дорогой бензин нефтяники часто объясняют высокой налоговой нагрузкой. Действительно, налоговая составляющая в конечной цене каждого литра бензина занимает значительную часть — 50–55%. Например, в США этот показатель на уровне 20–25%. К тому же глубина нефтепереработки у нас невелика: из тонны нефти те же американцы получают 500 л бензина, мы — только 200. «При тех же условиях, что в Америке, наш бензин Аи-92 мог бы стоить 12–13 руб. за литр, а не 21–22 руб., как сейчас. Но очевидно, что налоги трогать никто не будет», — считает Евгений Аркуша.

Как бы то ни было, несмотря на показательное решение ВАС, понижения цен на бензин нашим потребителям ожидать не следует. Пока ФАС борется с монополизмом нефтяников и высокими ценами, Минтранс подготовил инициативу, вызывающую много споров и грозящую облегчить кошелек российским автомобилистам. Речь идет об идее отменить транспортный налог, зависящий от количества лошадиных сил, а взамен увеличить акцизные сборы за бензин, дизельное топливо и моторные масла. Половину средств от этих сборов предлагается перевести в Федеральный дорожный фонд, чтобы на эти деньги ремонтировались российские дороги. Логика понятна: тот, кто много ездит и, соответственно, больше изнашивает дорожное полотно, чаще заправляется и суммарно выплачивает больший акциз.

Чиновики говорят об этом уже как о вопросе решенном. 27 мая на заседании правительственной комиссии по транспорту и связи вице-премьер Сергей Иванов заявил, что «с 2011 года будет, возможно, отменен вообще транспортный налог» и что «правительством предусмотрены целевые поступления от увеличения акцизов на нефтепродукты, что, собственно говоря, является мировой практикой». Лава Минэкономразвития Эльвира Набуллидина, комментируя это предложение, заявила, что не ожидает резкого роста цен на бензин: «Не надо опасаться. Есть предварительные расчеты, считают разные сценарии, потому что действительно акцизы на нефтепродукты лучше, чем транспортный налог».

То, что это серьезно скажется на цене бензина, все-таки секрет Полишинеля. «Если исходить из необходимости компенсации выпадающих доходов по транспортному налогу, то акцизы на ГСМ должны вырасти примерно на 70 коп. за литр в среднем», — рассчитывает Сергей Ежов. И сам же оговаривается: есть вероятность, что будут реализованы предложения сильнее повысить ставки акцизов и копейками этот рост не ограничится.

Проблема еще и в том, что бензин «сидит» в ценах на все товары: эксперты считают, что фактически будут платить не только водители, но и вообще все, кто что-то покупает. «Транспортная составляющая в цене любого товара — около 10 процентов», — говорит Григорий Сергиенко. — За счет цены на бензин она увеличится и составной частью войдет в издержки. Таким образом, повышения акцизов перенесутся вновь на потребителя».

РОМАН РОЖКОВ

Вторая молодость Киришской ГРЭС

Крупнейшая на Северо-Западе тепловая электростанция модернизируется по проекту ОАО «СевЗап НТЦ»

В октябре 2010 года исполняется 45 лет со дня пуска Киришской ГРЭС ОАО «ОГК-6» — крупнейшей тепловой электростанции в Северо-Западном регионе России. Ее установленная мощность составляет 2100 мегаватт.

Введенная в эксплуатацию в 1965 году, станция готовится начать новую жизнь: сегодня здесь реализуется масштабный инвестиционный проект модернизации шестого энергоблока на базе паргазовой установки ПГУ-800. Основная задача проекта — техническое перевооружение конденсационной части станции на базе современных технологий. В качестве топлива на вновь вводимом оборудовании будет использоваться природный газ.

Модернизация шестого блока Киришской ГРЭС позволит значительно снизить удельный расход топлива, повысить экономические показатели станции, ее конкурентоспособность на оптовом рынке поставок электроэнергии и мощности. КПД энергоблока после реконструкции увеличится с 37% до 55%.

Проект предусматривает надстройку существующей паровой турбины шестого энергоблока двумя модернизированными газовыми турбинами компании Siemens — впервые подобные турбины будут применены в



Тагир Робертович Нигматулин

России. Паровая турбина подлежит реконструкции с учетом ее использования в составе паргазовой установки. За счет снижения параметров пара мощность паровой турбины снизится, пропорционально продлится срок ее службы. При этом общая мощность энергоблока возрастет с 300 до 800 мегаватт.

Проект разработан специалистами ОАО «СевЗап НТЦ» — крупнейшей и старейшей на Северо-Западе России энергетической проектной компании, входящей в состав ОАО «Энергостройинвест-Холдинг».

— Это первый в России проект модернизации действующей станции на базе паргазовой технологии, — подчеркнул Генеральный директор ОАО «СевЗап НТЦ», заместитель Генерального директора «Энергостройинвест-Холдинга» по проектированию Тагир Робертович Нигматулин. — Реконструкция и техническое перевооружение вместо нового строительства дает большую экономию средств. В результате один киловатт установленной мощности модернизированной Киришской ГРЭС обойдется потребителям значительно дешевле, чем если было

бы принято решение о возведении новой станции.

При реализации проекта максимально использована существующая инфраструктура Киришской ГРЭС, что создало определенные трудности для проектировщиков. Главный корпус ПГУ-800 был изначально заложен в стесненных условиях — он ограничен железнодорожными путями, каналом и газопроводом. Проблема решена путем применения современных технологий проектирования — трехмерного моделирования и электронного документооборота.

Воплотить в конкретный проект идею модернизации действующего оборудования станции на базе ПГУ впервые в нашей стране сумели специалисты ОАО «СевЗап НТЦ». Это единственная компания в Северо-Западном регионе и одна из немногих в России, способная выполнять проекты столь высокого уровня сложности, — отметил Тагир Нигматулин. — В рамках «Энергостройинвест-Холдинга» такими компетенциями обладают также наши предприятия на Урале.

Пользуясь случаем, хочу от всей души поздравить весь коллектив Киришской ГРЭС с наступающей знаменательной датой — 45-летием станции, переживающей сегодня второе рождение.

Летом 2010 года на строительной площадке ПГУ-800 Киришской ГРЭС начался монтаж газотурбинных установок. Два генератора и две турбины общей массой 1240 тонн на специальных тягачах доставили со склада в главный корпус и установили на фундамент с помощью мощных грузоподъемных механизмов. Работы проводят специалисты станции и ОАО «Силовые машины». Компания «Силовые машины» также осуществляет модернизацию паровой турбины и шеф-монтаж ГТУ, а в дальнейшем примет участие в пусконаладочных работах.

В настоящее время специалисты ОАО «СевЗап НТЦ» ведут постоянный авторский надзор за строительством на модернизируемом энергоблоке. Ввод шестого энергоблока Киришской ГРЭС в эксплуатацию запланирован на четвертый квартал 2011 года.

Роман

ИТОГИ

(Окончание. Начало на стр. 15) «Скорее всего „Газпром“ сможет пролоббировать относительно небольшое повышение налога. Компания надеется на повышение налога в 2011 году всего на 15 процентов вместо введения инициативы Минфина», — считает ведущий аналитик ИК «БФА» Мария Микрюкова. Есть основания полагать, что даже если Минфину удастся повысить налог в два раза, собираемость налогов не возрастет пропорционально повышению ставки налога. Ведь с 2014 года груз налогового бремени, косвенно перекладываемый на плечи потребителя, вырастет с переходом на систему

равнодоходности внутренних и экспортных цен на газ. Это в свою очередь может вызвать сокращение спроса на газ у потребителей и соответственно снижение объемов реализации газа и налоговых поступлений. Однако в таком случае правительство может прибегнуть к усилению и так высокой налоговой нагрузки на нефтяной сектор, чтобы компенсировать налоги, недополученные от газовой отрасли. «В перспективе следующих 3–5 лет, при условии сохранения текущих темпов наращивания добычи нефти в России, доля поступлений от нефтегазового сегмента если и снизится, то, вероятно, незначительно. Но в долгосрочной перспективе

без существенного увеличения налоговой нагрузки на газовую отрасль или повышения эффективности деятельности и конкурентоспособности «Газпрома» решить проблему наполнения бюджета будет все сложнее», — уверена Мария Микрюкова.

Правительство уже успело доказать серьезность своих намерений, с июля отменив нулевую экспортную пошлину на нефть и введя вместо нее льготную ставку. Примечательно, что в вопросе НДС на нефть и газ государство не желает переходить на логику рыночной экономики и делать ставки не фиксированными, а привязанными к отпускным ценам на нефть. НДС на все остальные

полезные ископаемые рассчитывается через их стоимость.

Встряка не помогла

В ближайшие годы при условии сохранения высоких цен на нефть — не ниже \$70 за баррель без учета инфляции — Россия вероятнее всего так и будет формировать бюджет, предлагая основные доходы получать именно от экспорта энергоресурсов. «С одной стороны, радует, что финансовый кризис 2008 года указал на тупикивость данной модели экономического развития, однако пока значимых шагов в сторону отказа от нее мы не наблюдаем», — полагает Василий Копосов из «Энергокапитала».

ПАВЕЛ ПОВОРОЗНОК

