

нефть и газ

Регуляторы рассчитывают на индикаторы

В середине 2018 года оптовые и розничные цены на нефтепродукты достигли исторических максимумов, заставив правительство искать способы их стабилизации. Одним из шагов стало снижение акцизов, но это даст только временный эффект. Системно решить проблему, по мнению экспертов и участников рынка, можно за счет повышения объемов продаж нефтепродуктов на основной российской биржевой площадке — Санкт-Петербургской Международной Товарно-сырьевой Бирже, а также развития новых механизмов и инструментов торгов. Организованные торги могут помочь решить проблемы и в других отраслях российской экономики.

— биржевая торговля —

Оборот торгов нефтепродуктами за девять месяцев 2018 года на Санкт-Петербургской Международной Товарно-сырьевой Бирже (СПБМТСБ), которая отмечает в нынешнем году десятилетие с момента создания, вырос на 4,7%, до 14,4 млн тонн. Общие объемы торгов бензином выросли на 3,2%, до 6 млн тонн, реализация дизельного топлива — на 8,9%, до 4,8 млн тонн.

За время своего существования площадка стала важным структурным элементом в секторе сбыта нефтепродуктов. В прошлом году через биржу было продано почти 19 млн тонн нефтепродуктов — около 20% от поставок на внутренний рынок, каждая пятая тонна. Это рекордная цифра для организованных торгов в секции «Нефтепродукты» с мая 2008 года, когда была основана биржа. Она существенно выше, чем предусматривает регулирующий продажи совместный приказ Минэнерго и ФАС от 2013 года: на бирже должно продаваться 10% производимых в РФ бензина и авиакеросина, 5% дизтоплива и 2% мазута — это примерно 8 млн тонн нефтепродуктов.

Как подчеркнул президент СПБМТСБ Алексей Рыбников, «главное, что удалось сделать за десятилетнюю историю биржи, — это создать рыночные механизмы ценообразования для рынка углеводородов, сделать биржевые индикаторы признанным ориентиром, стандартом де-факто для участников торгов, рынка и регуляторов».

Для рынка нефтепродуктов важным является корректировка совместного приказа, закрепляющего нормативы биржевой реализации. В середине октября ФАС России направила в Минэнерго проект, предполагающий увеличение продаж бензина на бирже с 10% до 15%. Если предложения участников рынка и ФАС будут приняты, объемы торговли увеличатся в полтора-два раза. Эксперты биржи отмечают, что рост предложения товара через прозрачные биржевые механизмы снижает волатильность цен, поскольку потенциальный дисбаланс спроса и предложения смягчается за счет больших объемов.

ОБЪЕМ ТОРГОВ НЕФТЕПРОДУКТАМИ ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ РАБОТЫ БИРЖИ

125 126 130 тонн 3 918 621 061 540 руб.

ДАННЫЕ ТОРГОВ В КРУПНЕЙШИХ СЕКЦИЯХ СПБМТСБ В 2010–2017 ГОДАХ

источник: СПБМТСБ

Количество участников торгов



Объем продаж нефтепродуктов (млн т)



Объем продаж природного газа, (млрд куб. м)



Объем продаж леса, (млн куб. м)



Поэтому в условиях резкого роста цен на топливо, которые достигли многолетнего пика в начале лета и с тех пор снижались лишь незначительно, многие считают увеличение продаж через биржу одним из способов остановить эту динамику. На середину октября средние биржевые цены на наиболее популярный сорт бензина Аи-95 составили 55,5 тыс. руб. за тонну.

При этом биржа совершенствует свой инструментарий. Так, с мая СПБМТСБ использует в качестве основных ценовых показателей оптового рынка нефтепродуктов территориальные индексы (рассчитываются для Европейской части России, Урала и Сибири, а также Сибири и Дальнего Востока). Они являются сводными индикаторами цен производителей на НПЗ на своем территориальном рынке нефтепродуктов. При их расчете используются только информация о ценах и объемах договоров без корректирующих коэффициентов и транспортных тарифов.

От мала до велика

Но если оптовая торговля нефтепродуктами уже является четко от-

работанным механизмом, создающим базу для ценообразования в целом в России, то другие проекты биржи только набирают обороты. В течение двух лет СПБМТСБ в пилотном режиме развивает мелкооптовую торговлю: в июле этот сегмент появился в секции «Нефтепродукты». Как отмечали на бирже, он является максимально доступным для участников с небольшими объемами реализации топлива (плата за право участия в торгах составляет 5 тыс. руб. в год). Поставка топлива тут ведется мелкими партиями (5, 10, 25 тонн), товар доставляется автомобильным транспортом.

Проект адресован небольшим топливным компаниям, коммунальным службам, малым сетям АЭС. Он охватывает 18 регионов, по итогам 2017 года рост в данном сегменте составил 64,8% — более 622 тыс. тонн на сумму 24 млрд руб. Кроме того, в сегменте мелкого опта в четвертом квартале 2018 года СПБМТСБ планирует начать торги нефтехимической продукцией производства ПАО «СИБУР Холдинг».

Продолжается совершенствование технологии торгов с участием Оператора товарных поставок —

ПАО «Транснефть». Это новый институт на рынке, запущенный в декабре 2017 года, его можно назвать также товарным депозитарием. Товар находится в хранилищах оператора (ЛПДС) и позволяет торговать фактически в спотовом режиме «поставка против платежа». Проект позволяет сократить время физической поставки товара до двух рабочих дней, упростить документооборот за счет введения торговых товарных счетов, размер лота снижен до 10 тонн.

Биржа развивает инструментальный для управления ценовыми рисками и среднесрочного трейдинга нефтепродуктами. В июле СПБМТСБ по инициативе «Газпром Межрегионгаза» при поддержке ФАС и Банка России запустила новый поставочный фьючерс с базовой точкой ценообразования на ж/д станции Аллагуват (Башкирия). Фьючерс предполагает поставку бензина Аи-92 на любую железнодорожную станцию РФ. Его котировки дадут участникам рынка нефтепродуктов точные ценовые ориентиры на три месяца вперед и позволят делать консенсус-прогнозы дальнейшего движения цен. Удобства участникам рынка добавляют освобождение от НДС перепродаж на срочном рынке и отсутствие ограничений на базисы отгрузки.

Интересный сегмент — торги на сжиженные углеводородные газы (СУГ), один из самых динамично развивающихся (рост на 48% в 2017 году). Логичным продолжением стал запуск фьючерса на СУГ, который произошел 15 октября. Так же, как и фьючерс на бензин Аи-92, контракт на СУГ создан биржей совместно с «Газпром Межрегионгазом». Этот инструмент предусматривает возможность поставки СУГ марки «пропан-бутан технический» на любую железнодорожную станцию России.

В поисках эталона

Также СПБМТСБ продолжает проект по изменению ценообразования на российскую экспортную нефть, стартовавший в ноябре 2016 года, когда были запущены торги поставочными фьючерсами на Urals (FOB Приморск). Результатом

должно стать создание прямой рыночной котировки на данный сорт, что актуально в условиях поиска новых бенчмарков на международном нефтяном рынке. Идет развитие ликвидности торгов на Urals, с момента старта их объем превысил 5,4 млн баррелей на сумму \$300 млн (в настоящее время контракты закрываются финансовыми расчетами), идет подготовка к тестовым поставкам нефти.

Одновременно ведется работа по совершенствованию российского законодательства в области налогового режима и валютного регулирования для нерезидентов, что позволит привлечь иностранных покупателей сырья на торги. К торгам планируется привлечь не только компании из Западной Европы, но и из Восточной Азии. Биржа в текущем году подписала меморандумы с Шанхайской биржей нефти и газа SHPGX и Шанхайской ассоциацией товарных деривативов SOGDA для облегчения доступа на фьючерсный рынок Urals продавцов и покупателей нефти из КНР. В планах — дальнейшее расширение линейки фьючерсов биржи за счет контрактов на нефть сорта ВСТО и экспортное дизельное топливо «Евро-5».

Не нефтью единой

Еще одним перспективным направлением является биржевая торговля газом. Первые торги состоялись в октябре 2014 года. Они проводились раз в месяц с поставкой в течение следующего месяца. Суточные торги газом были запущены в октябре 2015 года. Но, как отмечает вице-президент СПБМТСБ Антон Карпов, для формирования полноценных индикаторов на открытом биржевом рынке газа должно продаваться не менее 10% от объема поставок на внутренний рынок, то есть 45–50 млрд кубометров в год. На данный момент продаваемый через биржу объем ниже (в 2017 году — 20,3 млрд кубометров, из которых максимально возможный объем — 17,5 млрд кубометров — поставил «Газпром»).

Чтобы повысить этот уровень, по мнению руководства торговой площадки, нужно внести ряд изменений в правила и порядок поставок. В частности, осуществить гибкий переход к сокращению коридора неравномерности суточного отбора газа (+10%/–20%) с его отменой в перспективе, создать равные условия транспортировки газа, поставляемого во внебиржевом и биржевом договорам, а также упростить доступ участников торгов к услугам транспортников газа по магистральным и распределительным

газопроводам. Активно прорабатывается вопрос нормативного закрепления объемов минимальных величин природного газа, реализуемого на бирже производителем газа, занимающими доминирующее положение на региональных рынках.

По мнению руководства биржи, развитию торговли будет способствовать запуск новых инструментов с более длинным горизонтом торговли и торгов производными финансовыми инструментами (фьючерсы, опционы).

Биржа не останавливается на достигнутом, выходит в новые сегменты — это организация торгов электроэнергией, рынок, который тесно связан с рынком газа. В текущем году на площадке уже состоялась имитационные торги электроэнергией в рамках единого электроэнергетического рынка ЕАЭС. В развитии этих рынков важную роль играет работа в Экспертном совете комитета по энергетике Госдумы, активное взаимодействие на площадке Российского газового общества и биржевом комитете ФАС. Рынки газа и электроэнергии — это возможности для масштабирования биржевой торговли из России на СНГ и ЕАЭС.

Перспективы под контролем

Стимулирующая роль государства традиционно была важной при создании и развитии биржевой торговли. И сегодня биржа — под патронажем законодательной и исполнительной власти. В декабре 2017 года указом президента утвержден национальный план развития институциональной биржевой торговли. В документе прописано развитие всех направлений биржевой торговли: рынок нефтепродуктов, СУГ, газа, лесные торги, срочный рынок нефтепродуктов и нефти на внутреннем и экспортном рынках. Развитие организованных торгов планируется распространить на новые рынки: электроэнергетики, угля, биоресурсов, а также дикоросов — грибы, ягоды и лекарственно-техническое сырье (незаслуженно забытый, но весьма емкий рынок, который планируется охватить вместе с лесной торговлей).

В целом все проекты биржи отражают единую цель — справедливое и прозрачное ценообразование, общепризнанные индикаторы на стратегические товары, в первую очередь на продукцию ТЭК. Это цель, ради которой десять лет назад и была организована СПБМТСБ.

Ирина Салова

Дизелю закрыли въезд в Европу

— тенденция —

Последний, принятый в 2015 году экологический класс «Евро-6» устанавливает максимально допустимое содержание двуокиси углерода на уровне 0,5 г/км, а оксидов азота — не выше 0,08 г/км. Работающим на тяжелом топливе даже самым современным двигателям соответствовать таким параметрам очень сложно. А их приведение к современным экологическим стандартам, по оценкам экспертов, повысило бы стоимость автомобилей на 20%.

В связи с этим автоконцерны пошли на крайние меры, что обернулось в сентябре 2015 года самым громким скандалом в истории автоиндустрии. Агентство по охране окружающей среды США обвинило одного из крупнейших мировых производителей, Volkswagen, в машинах при сертификации своих автомобилей на уровень экологической безопасности. Проверки показали, что на турбодизельные двигатели основных моделей группы было установлено программное обеспечение, которое занижало показатели выброса вредных веществ. При прохождении проверки бортовой компьютер включал специальный режим очистки сгоревшего топлива от вредных выбросов, в то время как при нормальной эксплуатации количество вредных газов превышало стандарты «Евро-5» в десятки раз. С 2009 года корпорация продала более 11 млн машин, снабженных программным обеспечением, позволяющим обойти действующие в США и ЕС экологические нормативы. После обнаружения обмана Volkswagen согласился выкупить дефектные автомобили или бесплатно их отремонтировать с выплатой компенсации каждому владельцу.

А выброс и ныне там

Но крестовый поход на дизельные двигатели уже начался, и его основным лоббистом стала германская



Экологи уверяют, что даже самые современные дизельные моторы существенно превышают нормы по выбросам

неправительственная организация Deutsche Umwelthilfe (DUN), занимающаяся вопросами экологии, а главным идеологом кампании — руководитель НПО Юрген Реш.

В организации уверяют, что с 2015 года ситуация с выбросами дизельных машин не изменилась. Как сообщила DUN в сентябре, большинство автомобилей, оснащенных за последние три года новыми дизельными двигателями, отвечающими экологическому стандарту «Евро-6», выбрасывают в атмосферу столько же вредных веществ, сколько и более ранние их аналоги. С октября 2015

года НПО провела около 1,2 тыс. тестов на 110 дизельных автомобилях и обнаружила, что реальные показатели вредных выбросов многих автопроизводителей очень отличаются от заявленных.

Выход из этой ситуации, по мнению DUN, в полном запрете использования дизельных автомобилей по меньшей мере в Германии. Организация еще в 2015 году через суд потребовала от властей Штутгарта и Дюссельдорфа запретить в этих городах использование автомобилей с дизельными двигателями. Это требование пытались оспорить в судах автопроизводители и федеральные земли Баден-Вюртемберг и Северный Рейн—Вестфалия. Но в феврале 2018 года Федеральный администра-

тивный суд Германии признал действия местных властей правомерными. Суд счел, что такой шаг связан с необходимостью препятствовать увеличению вредных выбросов в атмосферу. По данным экологов, в 70 крупных городах Германии уровень оксида азота в воздухе превышает установленные в ЕС нормы, в том числе в Штутгарте — более чем вдвое.

Решают свои экологические проблемы подобным образом и другие крупные города. В 2016 году на международной конференции в Мексике мэры Парижа, Мадрида, Афин и Мехико договорились к 2025 году полностью закрыть свои города для автомобилей с дизельными двигателями. Власти Парижа, как и их коллеги из Лондона, которые до этого сти-

мулировали покупку таких машин, готовы платить €10 тыс. каждому, кто сменит их на электрокар или гибрид.

Красный свет для дизеля

Введение запретов на дизельные автомобили в крупнейших городах Германии ускорило заявление еврокомиссара по вопросам экологии Кармену Веллы, который в мае сообщил о намерении подать судебные иски к Германии и еще пяти европейским странам за несоблюдение ими норм загрязнения воздуха. Власти Гамбурга закрыли два ключевых участка города для проезда легковых и грузовых дизельных автомобилей, не отвечающих современным нормам выхлопа вредных веществ. Но пока из этого правила есть много исключений, так что некоторые экологи назвали этот шаг скорее символическим, чем эффективным. Января 2019 года ограничить въезд в город для дизельного транспорта собирается немецкий Ахен. Запрет будет введен, если властям города не удастся очистить воздух другими способами.

А в начале сентября административный суд Берлина по иску DUN обязал власти города запретить проезд дизельных автомобилей как минимум по 11 участкам городских дорог. Ограничение распространится с 1 апреля 2019 года на все транспортные средства с уровнем выхлопа от «Евро-1» до «Евро-5» включительно.

С 1 сентября «дизельный запрет» введен и в Брюсселе, где дизельных автомобилей около 62%. Он касается автомобилей с дизельными двигателями, зарегистрированных до 1997 года. За несоблюдение этих требований владельцев ждет штраф €350. Контролировать возраст автомобилей будут при помощи камер слежения. Однако владельцем «запрещенных» автомобилей будет разрешено пользоваться ими восемь дней в году после уплаты €35 за каждый день вожждения.

С 2019 года запрет на въезд в Брюссель будет распространен на ди-

зельные автомобили, зарегистрированные до 2006 года, и легковой транспорт на бензиновом ходу, находящийся в эксплуатации более 18 лет. До этого «экозона» был объявлен центр Антверпена, а с 2020 года запрет на въезд дизельных автомобилей будет введен в Генте.

Впрочем, потребители не стали дожидаться введения запретов и начали отказываться от покупки дизельных автомобилей сразу после «дизельгейта». По данным Jato Dynamics, в 2017 году продажи таких машин в Европе упали на 8%, а их доля на рынке в целом уже снизилась до 43,8%. Отреагировали на ограничения и автопроизводители.

Итало-американский концерн Fiat Chrysler Automobiles (FCA, включает бренды Jeep, Ram, Dodge, Chrysler, Maserati, Alfa Romeo и Fiat) к 2022 году собираются полностью отказаться от производства легковых автомобилей с дизельными двигателями из-за резкого снижения спроса и быстрого роста издержек. Японский автоконцерн Toyota намерен до конца 2018 года отказаться от продажи в Европе дизельных автомобилей, а также от разработок новых силовых установок на тяжелом топливе. К 2025 году Toyota полностью прекратит выпуск машин с бензиновыми и дизельными силовыми установками, сконцентрировавшись на электрокарах. Отказываться от производства дизельных машин собираются и другие автоконцерны. В связи с этим, по прогнозу Barclays, доля автомобилей с дизельным двигателем в общем производстве автомобилей в Европе может сократиться до 27% к 2025 году с 52% в 2015 году.

Эта тенденция уже через несколько лет может создать проблемы со сбытом российского дизельного топлива в Европе, считают эксперты. Однако, отмечают они, до полного отказа от дизельных двигателей в ЕС еще очень далеко, поскольку продолжает эксплуатироваться большое количество дизельных автомобилей.

Ольга Матвеева