

БЕНЗИН УДАРИЛ ПО НЕФТЯНИКАМ

ЦЕНЫ НА БЕНЗИН

И ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО НА РОССИЙСКИХ БЕНЗОКОЛОНКАХ ОСТАЮТСЯ СТАБИЛЬНЫМИ УЖЕ ДВА С ПОЛОВИНОЙ МЕСЯЦА. НО СВЯЗАНО ЭТО НЕ С ПРИНЯТЫМИ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ МЕРАМИ ПО СТАБИЛИЗАЦИИ РЫНКА, А С ОТСУТСТВИЕМ СПРОСА НА ТОПЛИВО. ТАКАЯ СИТУАЦИЯ ПОЗВОЛИЛА ТРЕЙДЕРАМ ПОЛУЧИТЬ ВЫСОКУЮ МАРЖУ, НО ПРИНЕСЛА УБЫТКИ НЕФТЕКОМПАНИЯМ, КОТОРЫЕ НЕ СМОГЛИ ДЕМПФЕРОМ КОМПЕНСИРОВАТЬ РАЗНИЦУ СТОИМОСТИ НЕФТЕПРОДУКТОВ НА ВНУТРЕННЕМ РЫНКЕ И ЭКСПОРТЕ.

МАРИЯ КУТУЗОВА («НЕФТЬ И ГАЗ», № 189 ОТ 16.10.2019)

Потребительские цены на бензин в России, согласно данным Росстата, остаются стабильными десятую неделю подряд. Последнее повышение — на 0,1% — было зафиксировано с 23 по 29 июля. Средняя стоимость бензина на 7 октября составила 44,64 руб. за литр. Цены дизельного топлива (ДТ) также не менялись последние два с половиной месяца (средняя — 46,21 руб.). Ведомство сообщает, что с начала года бензин подорожал на 1,7%, а дизельное топливо подешевело на 0,3%. Производство бензина в России в первую неделю октября выросло по сравнению с предыдущим периодом мониторинга на 1,2%, до 738,9 тыс. тонн. Выпуск дизтоплива поднялся на 0,6%, до 1 млн 462,6 тыс. тонн.

Одной из основных причин такой динамики является слабый спрос на нефтепродукты на внутреннем рынке. Это поставило под вопрос необходимость повышения нормативов продаж топлива на бирже в рамках совместного приказа Минэнерго и ФАС, который обсуждается как мера против резких колебаний цены на нефтепродукты. Объемы должны вырасти: по бензину с 10% до 15% от производства, дизтоплива — с 5% до 7,5%. За такой механизм выступали в основном независимые поставщики топлива.

«Против повышения говорит такой фактор: у нас растет объем производства, а рынок независимых (АЗС.— **ВГ**) только уменьшился после истории с ценами. Сейчас он восстанавливается, но не растет, потому что спрос не растет», — пояснял в начале октября директор департамента переработки нефти и газа Минэнерго РФ Антон Рубцов.

Речь идет о соглашении, которое предусматривает стабилизацию рынка нефтепродуктов. Из-за резкого роста цен российским властям пришлось подписать его в 2018 году с крупнейшими российскими нефтекомпаниями. Срок действия соглашения был назначен до 31 марта 2019 года, но затем продлен до 1 июля. Согласно этому документу компании повысили розничные цены с 1 января не более чем на 1,7% (с учетом повышения НДС), а с 1 февраля индексировали их равномерно таким образом, чтобы по итогам года не превысить прогнозную среднегодовую инфляцию (4,6%). На период действия этого договора совместный приказ Минэнерго и ФАС об увеличении объема продаж топлива на бирже был временно заморожен. При этом мерой, которая должна стабилизировать рынок после завершения договора, стало создание демпфирующего механизма. Принцип его работы прост: если экспортная цена бензина и дизтоплива выше внутрироссийской, то государство компенсирует нефтекомпаниям часть этой разницы, чтобы они не повы-



ЕВГЕНИЙ ГАВРИНКО

НЕЗАВИСИМО ОТ СИТУАЦИИ НА ВНЕШНИХ РЫНКАХ РОСТ ЦЕН НА МОТОРНЫЕ ТОПЛИВА В РОССИИ КАК В КОНЦЕ ТЕКУЩЕГО ГОДА, ТАК И В 2020 ГОДУ НЕ ПРЕВЫСИТ ТЕМПОВ ИНФЛЯЦИИ

шали цены в РФ. А если российские цены будут выше экспортных, то нефтяники поделятся с государством частью своей сверхприбыли. Потери бюджета от демпфера в 2019–2022 годах прогнозируются в размере 416,9 млрд руб.

По мнению Ивана Хомутова, генерального директора исследовательской группы «Петромаркет», выступившего на сентябрьской конференции Национального нефтегазового форума, демпфер не оказал существенного влияния на цены на бензин на внутреннем рынке. Главным фактором формирования стоимости топлива стало государственное регулирование объемов поставок на внутренний рынок. В январе — апреле текущего года наблюдались низкие уровни цен на 92-й бензин на НПЗ и нефтебазах, несмотря на повышение НДС в начале 2019 года, что стало следствием соглашения государства с нефтяниками, которые должны были повысить продажи на 3%. При этом с начала года спрос на нефтепродукты на российском рынке падал, что привело к профициту поставок и низким ценам на бензин на оптовом рынке, говорит эксперт. В результате российские АЗС, долгое время бывшие убыточными, в январе — августе 2019 года показали маржу, которой у них не было последние пять лет, а

в апреле маржа АЗС продемонстрировала рекордный рост. Однако за эти достижения в рознице заплатили российские НПЗ, считает господин Хомутов.

Так как на внутреннем рынке продажи топлива идут со значительным дисконтом по сравнению с поставками на экспорт, демпфер в начале текущего года не смог полностью компенсировать нефтепереработчикам эти потери. Более того, по информации «Петромаркета», в январе — феврале демпфер был отрицательным и компании помимо убытков при оптовых продажах компенсировали его государству. Ситуация стабилизировалась лишь к концу весны — началу лета текущего года.

«С 2018 года государство использует ручные методы регулирования цен на топливном рынке. В прошлом году они привели к отрицательной марже как в рознице, так и для наиболее технологически развитых российских НПЗ, что и стало причиной появления идеи введения демпфера. Но этот механизм в 2019 году не оказывает никакого влияния на ценообразование на топливном рынке. А ручные методы регулирования рынка создают эффект неопределенности развития ситуации в отрасли», — отметил Иван Хомутов.

По словам Павла Строкова, управляющего директора СПБМТСБ, демпфер

как мера поддержки отрасли имеет лишь косвенное влияние на ценообразование на топливном рынке, одновременно подавая сигналы для компаний с точки зрения баланса поставок экспорт — внутренний рынок.

Благодаря сложившейся конъюнктуре оптовых и розничных цен в нынешнем году маржа независимых АЗС оказалась на достойном для них уровне, отмечает эксперт. Мы не можем давать прогнозов о перспективах по ценовым ориентирам. В то же время биржа как рыночный механизм продолжает выполнять свои функции, обеспечив реализацию 20 млн тонн нефтепродуктов в 2018 году, что составляет примерно 25% от поставок на внутренний рынок», — сообщил господин Строков на конференции ННФ.

По словам Евгения Тыртова, консультанта VYGON Consulting, проблема ручного регулирования российского рынка нефтепродуктов напрямую зависит от ситуации на мировых рынках. Эксперт рассчитал, что при ценах на нефть в \$50–60 за баррель компенсации по демпферу почти полностью покрывают убытки российских нефтяников, рынок сбалансирован, регулирования цен не потребуется. Но уже при ценах на нефть выше \$80 за баррель выплаты по демпферу покроют не более 70–75% потерь нефтяников. «В этом случае, вероятно, потребуются дополнительные договоренности компаний с государством. Независимо от ситуации на внешних рынках рост цен на моторные топлива в России как в конце текущего года, так и в 2020 году не превысит темпов инфляции. Более того, традиционно в зимние месяцы спрос на моторные топлива падает, что приводит к значительному снижению цен на внешних рынках. Вслед за экспортными снизятся и внутренние оптовые цены, поэтому в конце текущего — начале следующего года можно ожидать сохранения или даже небольшого снижения розничных цен на внутреннем рынке», — утверждает Евгений Тыртов.

Руководитель международной практики КПМГ по оказанию услуг компаниям нефтегазового сектора Антон Усов прогнозирует, что цены на нефть в среднесрочной перспективе будут стабильны в промежутке от \$60 до \$70 за баррель, поскольку сделка по снижению добычи ОПЕК+ показала свою эффективность, а предложение на мировом рынке снизилось: «Так что, вероятно, со стороны экспортной альтернативы каких-то значимых воздействий на стоимость бензина мы не увидим. Стоит все же отметить, что основная составляющая в цене топлива на внутреннем рынке — это налоги, и прогноз в большей степени будет зависеть от изменений в этой части». ■