

УРОКИ ТОПЛИВНОГО КРИЗИСА

ОКтябрьский кризис на рынке нефтепродуктов московского региона был спровоцирован самой структурой российского топливного рынка. Вертикально интегрированные компании, контролирующие производство топлива, обеспечивали нужды своих сетей АЗС в других регионах или отправляли продукт на экспорт. Тем временем московские запасы бензина и дизеля стремительно сокращались.

ДМИТРИЙ ТЕРЕНТЬЕВ, МИХАИЛ ПЕРФИЛОВ, ARGUS MEDIA

Московский топливный рынок оправляется после октябрьского кризиса. За прошедший месяц цены на дизельное топливо на ключевой нефтебазе имени Володарского выросли на 20%, а на бензин — на 15% на фоне острого дефицита. Кризис был спровоцирован одновременной остановкой на ремонт нескольких нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ) в центральной России. Ряд трейдеров, воспользовавшись ситуацией, заперли свободные объемы в хранилищах.

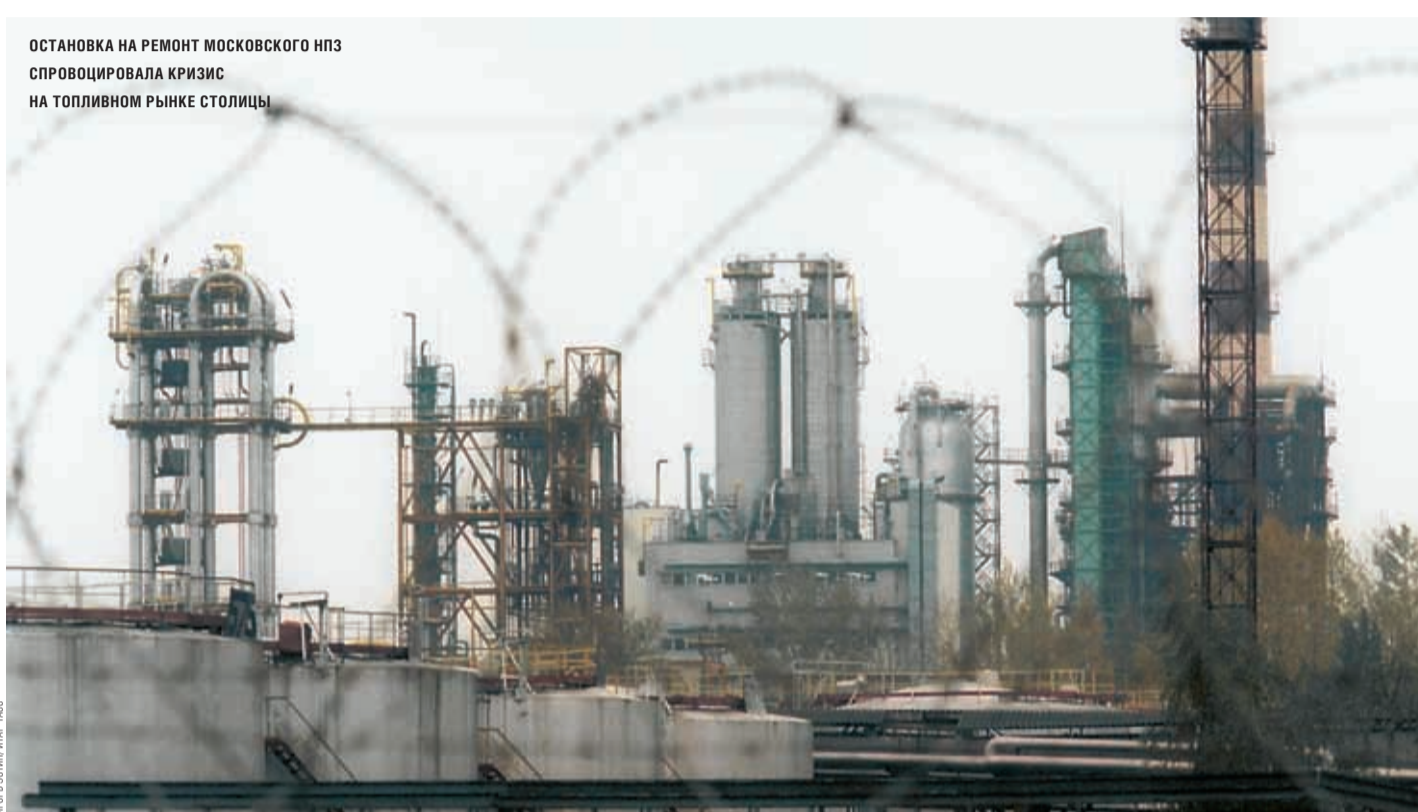
Промышленные потребители были вынуждены идти на поводу у трейдеров и платить втридорога, не имея возможностей складировать продукт. К двадцатому числу октября запасы топлива в Центральном федеральном округе окончательно истощились, и продажи прекратились. По данным Минпромэнерго РФ, в октябре отгрузки дизтоплива с Московского НПЗ на внутренний рынок сократились на 39% к аналогичному показателю сентября, а экспорт упал на 72%. Завод в Капотне обеспечивает 25% потребностей столицы в топливе.

На свободном и прозрачном рынке подобное подорожание мгновенно привлекло бы в Москву поставки из других областей России. Однако российские заводы оказались неспособны помочь столице, так как сами стояли на ремонте. В октябре профилактические работы проводились на НПЗ в Уфе, Самаре, Киришах, Ярославле, Саратове, Перми, а на Рязанском НПЗ произошла авария. Собственники НПЗ — вертикально интегрированные нефтяные компании (ВИНК) — перенаправили в эти регионы часть потоков с других заводов, чтобы обеспечить свои сети АЗС.

ТНК-ВР переориентировала нефтепродукты с Рязанского НПЗ, на долю которого приходится около 30% поставок на московский топливный рынок, на юг России из-за ремонта на саратовском заводе компании. Башкирские заводы не смогли предоставить необходимые ресурсы из-за длительных задержек с отгрузками, которые в октябре усугубились остановкой Уфимского НПЗ. Кроме того, крупные октябрьские объемы топлива ушли на экспорт — трейдеры стремились вывезти за рубеж как можно больше продукта до повышения экспортной пошлины с 1 октября. Молодой и неразвитый российский рынок не смог самостоятельно справиться с кризисом.

Регулирующие органы пытаются предотвратить возникновение подобных ситуаций в будущем. В частности, Федеральная антимонопольная служба предлагает обязать НПЗ согласовывать и публиковать графики ремонтов установок. Пристальному вниманию подверглась и система ценообразования внутри нефтяных компаний. Многие трейдеры сами призвали правительство вмешаться в рыночный процесс. «Пока Путин ногой не топнет, ничего нормально работать не будет», — убежден один из них.

У РОССИИ СВОЙ ПУТЬ На российском топливном рынке присутствует три типа игроков: вертикально интегрированные нефтяные компании (производители), трейдеры (посредники) и конечные потребители. Производители в основном поделили между собой региональные рынки. Приоритетным направлением для них является



ОСТАНОВКА НА РЕМОНТ МОСКОВСКОГО НПЗ СПРОВОЦИРОВАЛА КРИЗИС НА ТОПЛИВНОМ РЫНКЕ СТОЛИЦЫ

ИГОРЬ ЗОЛИН / ИТАР-ТАСС

обеспечение собственных сетей АЗС и экспортных контрактов. Мелкий и тем более крупный опт для них вторичен.

В случаях снижения производства и нехватки топлива для АЗС в отдаленных от своих заводов регионах компании договариваются о покупке или предоставлении на взаимовыгодных условиях топлива с ближайшими ресурсодержателями. Крупные партии топлива они продают в основном аффилированным компаниям, тогда как большинство трейдеров не имеют возможности купить продукт напрямую у производителя.

Государственные «Роснефть» и «Газпром нефть» продают нефтепродукты на открытых тендерах, но выставляемые на них объемы часто невелики. Близкие к ВИНК трейдеры часто получают партии в обход тендеров и стремятся продать их ограниченному кругу близких к ним структур. И те уже реализуют топливо на свободном рынке. Закрытость и ограниченность ресурсов делают российский рынок чрезвычайно уязвимым к неожиданным резким колебаниям цен. Если трейдер не может купить продукт у своего поставщика, он практически теряет возможность приобрести топливо по приемлемой цене, поскольку цены поставщиков гораздо ниже, чем на рынке, а получить доступ к чужому поставщику крайне сложно.

Октябрьский топливный кризис на московском рынке ударил по средним и мелким компаниям, и это вряд ли приведет к серьезному подорожанию топлива на заправках. «В ноябре, когда заводы возобновят работу в нор-

мальном режиме, предложение топлива увеличится, а цены снизятся», — считает трейдер ЛУКОЙЛа. Вероятнее всего, правительство не примет каких-либо специальных мер, что подтверждают высказывания чиновников в прессе, отрицающих дефицит топлива в столице. Возможен и другой вариант развития событий, при котором правительство показательно накажет виновных, что в дальнейшем станет весомым аргументом для усиления государственного контроля на топливном рынке.

Пока же дефицит топлива в Центральном округе сохраняется, и никто не может гарантировать роста предложения и снижения цен в ближайшее время.

СПОТОВЫЙ РЫНОК Вероятность повторения октябрьского кризиса в России достаточно высока. Сегодня на российском рынке нефтепродуктов практически не работают механизмы обеспечения долгосрочных поставок. Основная масса сделок предполагает спотовые, или разовые, отгрузки. В отсутствие надежных ценовых индексов продавцы и покупатели согласовывают цену каждой партии в момент поставки.

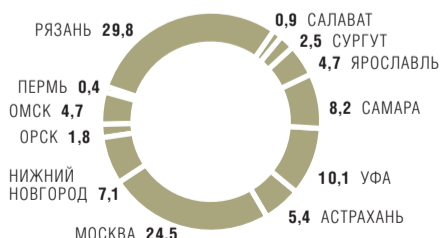
«Отсутствие долгосрочных контрактов с зафиксированными в них обязательствами сторон по поставке или приему строго оговоренных объемов топлива — это главная системная причина, которая определяет саму возможность возникновения товарного дефицита на рынке нефтепродуктов, подобного тому, что случился в сентяб-

ре-октябре», — считает Герман Чеботарев, руководитель департамента развития торговой компании «Алгоритм. Топливный интегратор».

Для развития срочного рынка необходимы надежные ценовые индексы, на основе которых продавец и покупатель могли бы определять цены на поставки топлива в будущем. Становление физической торговли даст толчок к развитию российских рынков производных финансовых инструментов — форвардных и фьючерсных контрактов, с помощью которых крупные потребители и продавцы нефтепродуктов смогут застраховаться от неблагоприятного изменения цен.

На международном рынке долгосрочные поставки топлива осуществляются с помощью ценовых формул, привязанных к индексам, которые ежедневно публикуют специализированные ценовые агентства. Ежедневные котировки могут повысить прозрачность и российского топливного рынка, а также избавить крупных промышленных потребителей и автомобилистов от возможных ценовых манипуляций со стороны поставщиков. Но для этого необходимы политическая воля и желание трейдеров сделать прозрачными свои коммерческие операции для обеспечения стабильной долгосрочной прибыли. ■

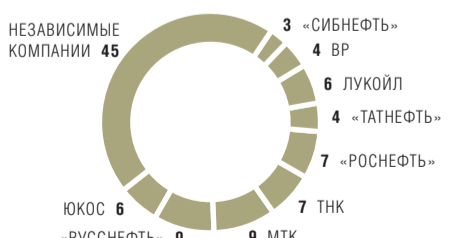
Подробные обзоры конъюнктуры российского топливного рынка читайте в новом издании «Argus Моторные топлива России» (www.argusmediagroup.ru).



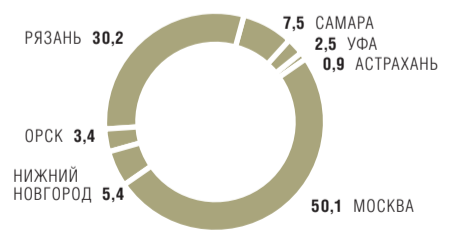
СТРУКТУРА ПОСТАВОК АВТОБЕНЗИНА В МОСКВУ И МОСКОВСКУЮ ОБЛАСТЬ С НПЗ В 2006 ГОДУ (%) ИСТОЧНИК: ARGUS MEDIA.



ДОЛИ РЕГИОНОВ В ПРОИЗВОДСТВЕ МОТОРНОГО ТОПЛИВА (%) ИСТОЧНИК: ARGUS MEDIA.



ДОЛИ КОМПАНИЙ НА РОЗНИЧНОМ РЫНКЕ МОСКВЫ В 2006 ГОДУ (%) ИСТОЧНИК: ARGUS MEDIA.



СТРУКТУРА ПОСТАВОК ДИЗТОПЛИВА В МОСКВУ И МОСКОВСКУЮ ОБЛАСТЬ С НПЗ В 2006 ГОДУ (%) ИСТОЧНИК: ARGUS MEDIA.