

Обзор российского рынка нефтепродуктов

Обзор рынка

КРИЗИС ТОПЛИВНОГО ЖАНРА. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Михаил Турукалов, «Аналитика товарных рынков»

Акцизная политика Минфина дестабилизировала рынок

В прошлом выпуске еженедельника мы проанализировали кризис, развивающийся на российском рынке автобензина. После выхода статьи и ее обсуждения с читателями возникла идея рассчитать, что было бы с экспортным паритетом для автобензина, если бы не произошли отступления от первоначального плана налогового маневра.

В таблице ниже приведены ставки акциза на автобензин экологического класса 5.

В строке «Факт» указаны фактические ставки акциза, действовавшие в соответствующие периоды.

В строке «План» указаны ставки акциза согласно Налоговому кодексу в редакции от начала 2015 года. Поскольку в той версии НК РФ не были опубликованы ставки акциза на период после 2017 года, мы продлили на 2018 год ставку акциза, которая планировалась на 2017 год. Эта логика вполне обоснована в рамках сценария со снижением акцизов с 2017 года для компенсации эффекта снижения экспортной пошлины и в рамках результатов сделки ОПЕК+, которая обеспечила дополнительные доходы госбюджета.

Строка «Разница» показывает разность между фактическими и плановыми ставками акциза. Видно, что отклонение от первоначального плана налогового маневра возникло со II квартала 2016 года, когда были внепланово повышены акцизы на нефтепродукты в связи обвалом мировых цен на нефть и экономическим кризисом в РФ.

Во II–IV кварталах 2016 года разница между фактическим и плановым акцизом на бензин класса 5 была на уровне 2600 руб/т, а в 2017 году она выросла до 4300 руб/т. В I полугодии 2018 года в рамках нашего подхода разница оценивается в 5383 руб/т, а со II полугодия она вырастет до 6062 руб/т.

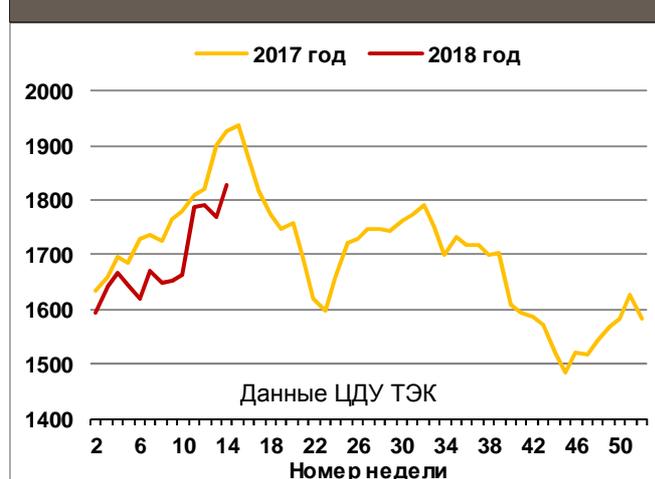
Биржевые региональные индексы Москва СПБМТСБ, руб/т

	06.04.2018	± к 30.03.18
Регуляр-92	46114	+754
Премиум-95	47862	+549
Авиакеросин	40669	-296
Летнее дизтопливо	44721	+1
Межсезонное дизтопливо	44305	-533
Зимнее дизтопливо	44853	0
Мазут	13273	-332

Розничные цены на нефтепродукты по данным Росстата, руб/л

	02.04.2018	± к 26.03.18
Бензин Регуляр-92	38,11	+0,05
Бензин Премиум-95	41,12	+0,07
Бензин Супер-98	46,45	+0,06
Дизельное топливо	40,99	+0,02

Запасы бензина на НПЗ и ПНПО ВИНК тыс. т



Ставки акциза на автобензин экологического класса 5

руб/т

	2014 год	2015 год	2016 год I квартал	2016 год II-IV кварталы	2017 год	2018 год I полугодие	2018 год II полугодие
Факт	6450	5530	7530	10130	10130	11213	11892
План	6450	5530	7530	7530	5830	5830	5830
Разница	0	0	0	2600	4300	5383	6062

Далее на странице 2 в двух таблицах приведены расчеты экспортного паритета для автобензина.

Методология расчета следующая. Бралась котировка бензина RBOB в \$ за галлон по данным биржи NYMEX (2-й месяц). Она переводилась в \$ за тонну путем умножения на коэффициент 350 и приводилась к европейскому рынку путем вычитания дифференциала в размере 20 \$ на тонну (так как в США бензин обычно дороже, чем в Европе).

Также брались среднегодовые значения экспортных пошлин на автобензин и среднегодовые значения курса рубля к доллару по данным ЦБ РФ.

Экспортный паритет рассчитывался следующим образом. От котировки в \$/т, приведенной к европейскому рынку, вычиталась экспортная пошлина. Разность умножалась на курс рубля к \$, затем вычитались логистические затраты и далее к результату прибавлялись российские налоги — акциз и НДС.

Первое, что видно из нашего расчета: даже в условиях первоначального варианта налогового маневра со снижением ставок акциза происходит резкий рост экспортного паритета для автобензина с 2014 по 2018 годы. Средний netback за 2014 год составил 28204 руб./т, а за прошедший период 2018 года — 42475 руб./т, рост более чем на 14000 рублей.

В 2014 году российский рынок защищала высокая экспортная пошлина, которая в среднем за год составила почти 37% котировки автобензина.

В последующие годы резкое снижение экспортной пошлины, ослабление рубля к доллару и рост мировых цен на бензин в 2017–2018 годах способствовали росту нетбэка для автобензина.

В результате незапланированных повышений акциза экспортный паритет для автобензина в рамках фактического налогового маневра оказался гораздо выше, причем со временем разница между фактическим маневром и первоначальным планом лишь возрастала.

Со II по IV квартал 2016 года незапланированное повышение акциза добавило к нетбэку для автобензина 3068 ₽ в сравнении с первоначальным планом. Неснижение акциза с 2017 года добавило к экспортному паритету 5074 ₽, а рост акциза с 1 января 2018 года — 6352 ₽.

Если бы ставка акциза на автобензин класса 5 в 2018 году составляла 5830 ₽/т, то средний с начала года экспортный паритет для бензина производства НПЗ европейской части России находился бы на уровне 40000–43000 ₽/т в зависимости от расположения завода. Такой уровень экспортного паритета не создавал бы рисков чрезмерного роста оптовых цен.

В свою очередь нахождение биржевых цен на бензин Регуляр-92 на уровне 40000–43000 ₽/т не создавало бы рисков резкого роста стоимости товара в рознице, так как заправки оставались бы прибыльными без повышения розничных цен,

Первоначальный вариант налогового маневра

	Фьючерс NYMEX, 2-й месяц, \$/гал.	Фьючерс в \$/т минус 20 \$	Экспортная пошлина, \$/т	Курс Р к \$	Акциз, Р/т	Нетбэк, Р/т
2014 год	2,61	891,9	330,0	38,60	6450	28204
2015 год	1,63	550,6	93,8	61,32	5530	33374
2016 год	1,42	476,5	46,1	66,83	7530	36327
2017 год	1,62	548,6	26,0	58,30	5830	36783
2018 год I полугодие	1,93	654,4	35,1	56,88	5830	42475

Фактический налоговый маневр

	Фьючерс NYMEX, 2-й месяц, \$/гал.	Фьючерс в \$/т минус 20 \$	Экспортная пошлина, \$/т	Курс Р к \$	Акциз, Р/т	Нетбэк, Р/т	Разница с первоначальным вариантом маневра, Р
2014 год	2,61	891,9	330,0	38,60	6450	28204	0
2015 год	1,63	550,6	93,8	61,32	5530	33374	0
2016 год I квартал	1,42	476,5	46,1	66,83	7530	36327	0
2016 год II-IV кварталы	1,42	476,5	46,1	66,83	10130	39395	3068
2017 год	1,62	548,6	26,0	58,30	10130	41857	5074
2018 год I полугодие	1,93	654,4	35,1	56,88	11213	48827	6352

либо с незначительным ростом в рамках инфляции.

Таким образом, политика Минфина в виде несбалансированного налогового маневра и внеплановых повышений акциза стала дестабилизирующим фактором для российского рынка автобензина. Однако нельзя обвинять в бензиновом кризисе только Минфин.

ФАС предложила независимым АЗС развивать срочный рынок

Состоявшийся в минувшую среду Биржевой комитет в ФАС России был весьма представительным и столь же разочаровывающим в части отношения регуляторов к ситуации на оптовом рынке.

Заседание вел замглавы ФАС России Анатолий Голомолзин. В мероприятии также принял участие директор департамента переработки нефти и газа Минэнерго Антон Рубцов.

Представитель Минэнерго назвал накопленные к 1 апреля запасы бензина достаточными. По его мнению, они позволят без проблем пройти период весенних ремонтов на НПЗ.

По данным ЦДУ ТЭК, 2 апреля запасы автобензина на НПЗ и ПНПО ВИНК составили 1,826 млн т. Таким образом, нефтяные компании не выполнили рекомендацию Минэнерго по накоплению 2,1 млн т запасов бензина. Не добавляет оптимизма и то, что 2 апреля запасы бензина были примерно на 100 и 215 тыс. т ниже в сравнении с аналогичными датами 2017 и 2016 годов.

Представитель СПБМТСБ в своей презентации обратил внимание на то, что нефтяные компании в марте текущего года реализовали с базисов НПЗ меньше автобензина в сравнении с мартом 2017 года. Однако Анатолий Голомолзин сделал акцент на том, что накопительные продажи бензина с начала 2018 года превышают уровень аналогичного периода 2017 года, и в этом отношении ситуация на рынке позитивная.

После этой фразы замруководителя ФАС России стало понятно, что цель совещания — назвать ситуацию на рынке устойчивой, а также констатировать что «рынок обеспечен ресурсом, и биржевые торги проходят в штатном режиме». Сложилось впечатление, что в иных точках зрения регулятор в принципе не был заинтересован.

Еще один показательный эпизод на Биржевом комитете: представитель СПБМТСБ озвучил анализ влияния объемов продаж на биржевую цену автобензина. Зал разошелся в трактовках результатов. Часть участников согласилась, что в настоящее время продажи бензина ниже уровня 17–18% от производства являются порогом, после которого начинается быстрый рост оптовых цен. Другие участники сошлись во мнении, что в I квартале 2018 года этот пороговый уровень, скорее, составляет 20% от производства. Эта презентация не стала поводом для ФАС обдумать повышение нормативов Совместного приказа.

Биржевой комитет завершился примерно 25-минутной дис-

куссией, главные итоги которой: повышать нормативы Совместного приказа нет необходимости, а независимым участникам рынка надо активнее работать с производными финансовыми инструментами.

Во всем виноваты трейдеры, а розничная цена не зависит от оптовой

Минувшая неделя на рынке бензина завершилась несколькими примечательными заявлениями чиновников.

Комментируя письма, которые независимые участники топливного рынка в последние дни направили в адрес президента и премьер-министра, начальник управления регулирования ТЭК ФАС России Дмитрий Махонин заявил «Интерфаксу», что действия топливных трейдеров на вторичном рынке нефтепродуктов оказывают влияние на рост биржевых ценовых индикаторов наряду с объективными факторами.

«Будет справедливо отметить, что сами трейдеры своими действиями на вторичном рынке тоже оказывают влияние на рост биржевых ценовых индикаторов. Вторичный рынок нефтепродуктов имеет долю порядка 10%. И сейчас цены на вторичном рынке выше биржевых. Есть информация, что ряд трейдеров, купивших в конце декабря на бирже товар по низкой цене, держат его на нефтебазах в регионах. То есть трейдеры играют на повышение цен, и мы видим их определенное влияние на биржевые индикаторы», — сказал Дмитрий Махонин «Интерфаксу».

Комментируя тему роста цен на нефтепродукты в рознице, Махонин заметил: «Маржинальность в розничном сегменте правильнее оценивать в долгосрочном периоде. В настоящее время маржинальность у АЗС сохраняется. Поэтому пока рано говорить о потенциале роста цен на нефтепродукты в рознице».

Министр энергетики РФ Александр Новак в пятницу заявил журналистам: «Что касается роста цен на нефтепродукты. Он происходит в соответствии с инфляционной составляющей и теми налоговыми решениями, которые были приняты. То есть никаких дополнительных факторов нет. И мы в целом считаем, что по результатам всего года рост цен должен быть примерно на уровне инфляции».

«Российская газета» в заметке о заявлении Новака написала: «Министр призвал не ориентироваться на стоимость бензина в оптовом звене от месяца к месяцу, так как сезонные всплески стоимости на бирже смазывают общую картину. Для розницы же важны только два фактора: общая инфляция и налоги».

Метание из стороны в сторону

Итоги неутешительные. Как оказалось, формирование коммерческих запасов нефтепродуктов на кредитные деньги и принятие на себя рыночных рисков — это спекуляция и игра на повышение цен. Любопытная точка зрения!

А розничные цены на моторные топлива, оказывается, не зависят от биржевых, хотя статистика последних десяти лет

говорит об обратном.

Проблемы на российском рынке нефтепродуктов обострились в самый неподходящий момент для профильных чиновников: после выборов прошло всего 3 недели, инаугурация еще не состоялась, новое правительство не сформировано, а в Минэнерго новый замминистра и сложный процесс разделения полномочий.

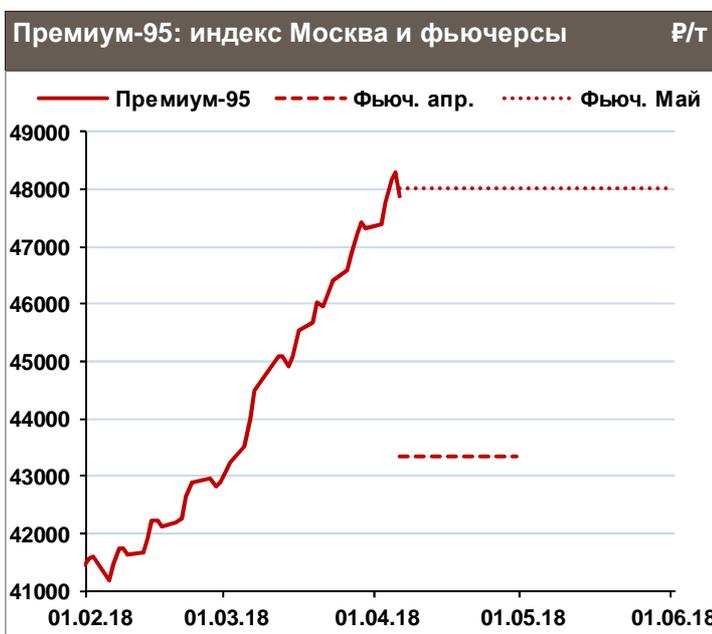
Крайняя степень отрицания проблем профильными регуляторами, которую мы сейчас наблюдаем, говорит о двух возможных вещах. Это либо профессиональная некомпетентность чиновников, непонимание экономики downstream и незнание самых базовых принципов работы топливного рынка. Либо чиновники прекрасно знают о проблемах на рынке, но не хотят их решать. Именно не хотят, потому что несовместимость налогового маневра в его текущем формате и результатов сделки ОПЕК+ проявилась не этой весной, а почти год назад, когда запасы нефти и нефтепродуктов в мире начали устойчиво сокращаться, а цены — расти. У чиновников было достаточно времени, чтобы озаботиться вопросом снижения акцизов, но они этого не сделали, видимо, решив не вступать в противостояние с Минфином.

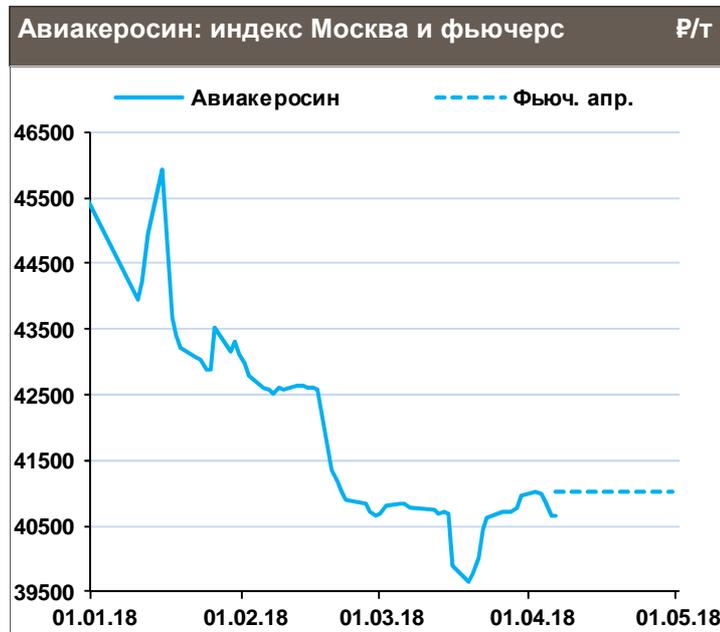
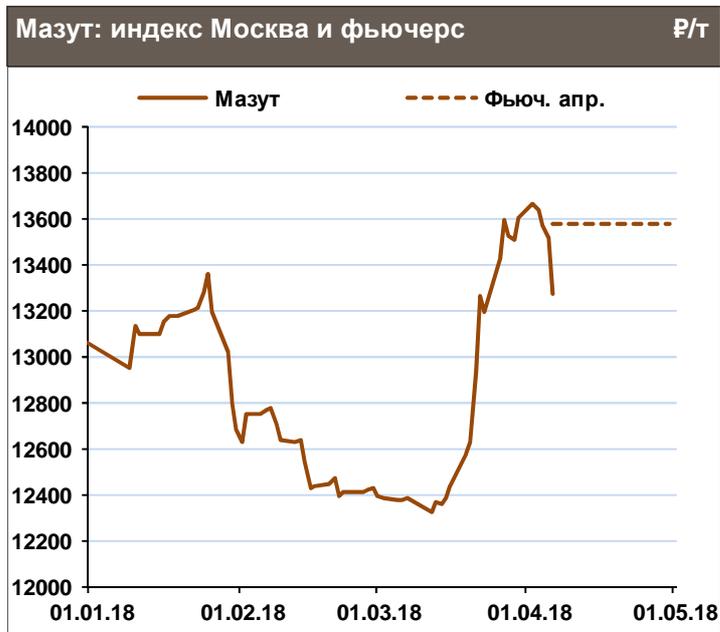
Больше всего обескураживает позиция ФАС. В декабре прошлого года антимонопольное ведомство стало архитектором падения цен на бензины. Именно после вмешательства ФАС нефтяные компании увеличили продажу бензинов на бирже с 25–30 тыс. т/сут. до 50–60 тыс. т/сут. Помнится, как чиновники радовались скидке к экспортному паритету для автобензина на уровне 10000 Р.

Стоило биржевым продажам бензина упасть до 20 тыс. т в сутки, а оптовым ценам обновить исторические максимумы, как виноватыми в росте цен стали в том числе независимые трейдеры.

Все это говорит об отсутствии стратегии развития рынка нефтепродуктов и понимания, что делать в условиях налогового маневра и волатильности мировых цен. Можно долго прикрываться системным подходом, развитием срочного рынка, рабочей группой по бенчмарку Urals, но когда треугольник цены «биржа — внебиржевой рынок — экспортный паритет» в одни периоды действует, а в другие — нет, или когда он действует только для оптового рынка, но не имеет никакого отношения к розничному, вся политика чиновников в отношении топливного рынка превращается в бессистемное метание из стороны в сторону.

Отсюда и пресловутая привязка розничных цен к потребительской инфляции: когда нет стратегии, остаются лозунги. Когда поводы для лозунгов заканчиваются (в прошлом году рост розничных цен на топлива примерно в 3 раза обогнал инфляцию) остается подгон статистики и оперирование показателями «в среднем за 3 года», «в среднем за 5 лет», в зависимости от того, какая нужна цифра.





Ставки акцизов ₽/т

	2017 год	01.01-30.06 2018 года	01.07-31.12 2018 года
Прямогонный бензин	13100	13100	13100
Автобензин, класс 4 и ниже	13100	13100	13100
Автобензин, класс 5	10130	11213	11892
Дизтопливо, все классы	6800	7665	8258
Средние дистилляты	7800	8662	8662
Авиационный керосин	2800	2800	2800
Бензол, п-ксилол, о-ксилол	2800	2800	2800
Моторные масла	5400	5400	5400

Ставки экспортных пошлин \$/т

	Февраль	Март	Апрель
Нефть	120,1	119,5	111,4
Нефть (льготная)	0,0	0,0	0,0
Сверхвязкая нефть	19,5	19,4	17,9
СУГ	0,0	0,0	0,0
Прямогонный бензин	66,0	65,7	61,2
Автомобильный бензин	36	35,8	33,4
ДТ, авиакеросин, масла	36	35,8	33,4
Мазут, битум	120,1	119,5	111,4
Кокс	7,8	7,7	7,2

Обзор российского рынка нефтепродуктов

Еженедельное издание свободного распространения

Издатель:

ООО Независимое агентство «АТР»

Редакция:

Артём Рахманкулов, Нина Пермякова, Павел Чекмарёв, Татьяна Иванова, Николай Давыдов, Марина Манвелова, Павел Криппо, Игорь Макаров
review@na-atr.ru

Генеральный директор:

Михаил Турукалов

Отдел продаж: Наталья Игнатович, Михаил Виберг
sales@na-atr.ru

ООО Независимое агентство «АТР»

Россия, 123007, г. Москва, Хорошевское шоссе, д. 32А
Тел./факс: +7 (495) 644-49-12; e-mail: info@na-atr.ru

Все права защищены

© ООО Независимое агентство «АТР», 2017 год.

Запрещено любое копирование, воспроизведение, передача и распространение издания, либо его отдельных материалов без письменного разрешения правообладателя. Сохранение, открытие и прочтение файла обзора на вашем устройстве

разрешены только в случае вашего полного согласия с этим условием.

Информация о результатах торгов на АО «СПбМТСБ» используется с разрешения Биржи в рамках договора по предоставлению биржевой информации между АО «СПбМТСБ» и ООО Независимое агентство «АТР».

Информация о результатах торгов на АО «Биржа „Санкт-Петербург“» используется с разрешения Биржи в рамках Партнерского соглашения между АО «Биржа „Санкт-Петербург“» и ООО Независимое агентство «АТР».

Ограничение ответственности

Все материалы и информация, включенные в настоящий документ (далее – Документ), предоставляются на условиях принципа «как есть», и являются обобщением статистических данных, результатов собственных расчетов, а также комментариев и мнений участников рынка о ситуации на рынке нефтепродуктов, которые были доступны авторам на момент создания Документа. Авторы не несут никакой ответственности за причинение любого ущерба или убытков, возникших в связи с тем, что лицо полагалось на возможность использования Документа в определенных целях и исключают любую другую ответственность, возникшую в связи с использованием Документа или связанную с ним.