

Обзор российского рынка нефтепродуктов

Обзор рынка

На прошлой неделе Bloomberg опубликовал весьма интересную статью «Why India's Fuel Prices Are Sky-High When Oil Isn't» (Почему цены на топлива в Индии выросли до небес, хотя нефть не настолько дорога?).

Далее пересказ статьи. Розничные цены на дизельное топливо в Индии выросли до рекордных уровней, а цены на бензины находятся вблизи исторических максимумов в ряде городов. Правительство Индии отменило контроль над ценами дизельного топлива 4 года назад, а до этого отпустило цены на бензины.

Контроль над ценами дизельного топлива в Индии ранее был сопряжен с гигантскими субсидиями из госбюджета, которые достигли \$9,6 млрд за год, завершившийся 31 марта 2014 года.

После отмены контроля над ценами моторных топлив и падения мировых цен на нефть, правительство Индии начало повышать акцизы. Федеральный налог на дизельное топливо в Индии вырос в 5 раз в сравнении с уровнем сентября 2014 года, до 17,33 рупии за литр, и лишь в октябре прошлого года он снизился на 2 рупии на литр. Похожая траектория была у акциза на бензин. При этом в настоящее время налоги составляют более половины розничной цены бензина в Индии. Так, 19 апреля цена бензина без налогов в Нью-Дели составляла 35,2 рупии за литр, а розничная цена — 74,1 рупии за литр.

Октябрьское снижение акцизов на бензин и дизтопливо должно было уменьшить доходы госбюджета Индии на 260 млрд рупий в течение года, завершившегося в марте. Приближение выборов вынуждает индийское правительство вернуться к идее сдерживания цен, однако возможные подходы к решению этой проблемы имеют свои недостатки.

Во-первых, индийское правительство может снизить топливные налоги, однако это обернется потерей доходов госбюджета. Акциз на нефтепродукты и другие топливные налоги принесут в бюджет страны примерно 2,5 трлн рупий за год, который завершится в марте 2019 года. Это на 75% больше, чем было собрано 5 лет назад. Для правительства, которое стремится выполнить цели по бюджетному дефициту, любое снижение налогов создаст напряжение в финансах.

Во-вторых, правительство Индии может вернуть частичный или полный контроль над ценами топлив. В частности, правительство может вернуть формулу субсидирования топлива, рекомендовав добывающим компаниям разделить с ним финансовое бремя.

В настоящее время цены бензина и дизельного топлива в Индии корректируются посредством сложной формулы, которая основана на принципе торгового паритета. Формула отражает расчетную цену топлива, если бы оно было импортировано и экспортировано в соотношении 80:20.

Пока индийское правительство рекомендовало государственным компаниям взять на себя часть потерь и не перекладывать на потребителей высокие цены.

Чем индийская история отличается от российской?

Эта история напоминает нашу, но с некоторыми отличиями. Во-первых, когда в Индии был контроль над ценами нефтепродуктов, применялись субсидии, которые большей частью покрывали потери участников рынка на розничных продажах топлив по заниженным ценам. Механизм имел значительные недостатки, но он по

В выпуске

- **Выборы близко: Индия тоже хочет сдерживать розничные цены нефтепродуктов**
- **Чем индийский опыт контроля над ценами топлив отличается от российского?**
- **Спасибо сдерживанию цен: российская нефтепереработка столкнулась с реальным риском недоинвестирования**

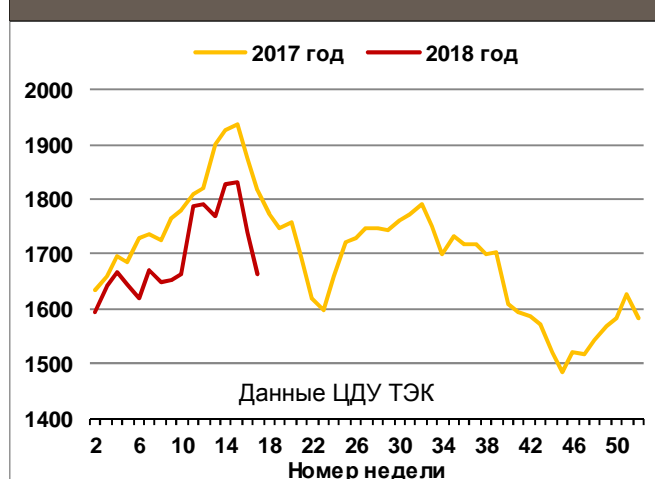
Биржевые региональные индексы Москва СБМТСБ, ₽/т

	28.04.2018	± к 20.04.18
Регуляр-92	50400	+1597
Премиум-95	51117	+1566
Авиакеросин	44568	+274
Летнее дизтопливо	48309	+1940
Межсезонное дизтопливо	44305	0
Зимнее дизтопливо	44853	0
Мазут	16293	+578

Розничные цены на нефтепродукты по данным Росстата, ₽/л

	23.04.2018	± к 16.04.18
Бензин Регуляр-92	38,47	+0,17
Бензин Премиум-95	41,48	+0,17
Бензин Супер-98	46,76	+0,14
Дизельное топливо	41,45	+0,20

Запасы бензина на НПЗ и ПНПО ВИНК тыс. т



крайней мере был основан на честных принципах.

Во-вторых, в Индии в 2014 году не было двукратной девальвации национальной валюты, поэтому индийское правительство смогло повысить акцизы сильнее, чем российское.

В-третьих, акцизы в Индии уже были снижены, хотя и незначительно.

Наконец, для ценообразования применяется формула. Bloomberg назвал ее не до конца понятной, однако, судя по описанию в статье, индийская формула выглядит логичной.

В России есть свои «формулы»: треугольник цены, который, судя по заявлениям чиновников, работает только на оптовом рынке и не работает на розничном. Еще есть привязка роста розничных цен к потребительской инфляции, которая до сих пор на слуху, но перестала работать еще в 2017 году.

Биржевые цены обновляют исторические максимумы

В минувшую пятницу средний экспортный паритет для трубопроводных партий дизельного топлива в направлении Приморска производства НПЗ Центральной России составил примерно 51400 руб/т, а для автобензина — около 57500 руб/т.

Биржевые индексы Москва 28 апреля в очередной раз обновили исторические максимумы. Индекс для бензина Регуляр-92 составил 50400 руб/т, для Премиум-95 — 51117 руб/т, и для летнего дизтоплива — 48309 руб/т.

Если экспортный паритет принять в качестве индикатора для крупнооптовой цены на НПЗ (треугольник цены не был денонсирован), то мелкооптовые цены дизтоплива и автобензина в регионах Центрального федерального округа могут составить 53900 руб/т и 60000 руб/т соответственно (это 44,2 и 45 руб/л).

Нужно ли напоминать, что при таком мелком опте адекватный уровень розничных цен бензина и дизтоплива составляет около 50 руб/л?

Риски для нефтепереработки

ВТБ Капитал на прошлой неделе опубликовал комментарий, посвященный российской нефтепереработке. В нем содержалась следующая оценка: для обеспечения равнодоходности с

чистой экспортной ценой, цена реализации Регуляр-92 на АЗС в России должна составлять 45 руб/л.

Мы в своих расчетах ориентировались на восстановление маржинальности во всех сегментах топливного рынка РФ (то есть, в крупном и мелком опте, и в рознице), а не просто на достижение розничными ценами уровня экспортного паритета. Если сделать поправку на условия расчета аналитиков ВТБ Капитала, наши оценки очень близки.

Еще одна статья вышла на РБК, она была посвящена сокращению проектного объема производства автобензина на ВНКХ в пользу нефтехимической продукции.

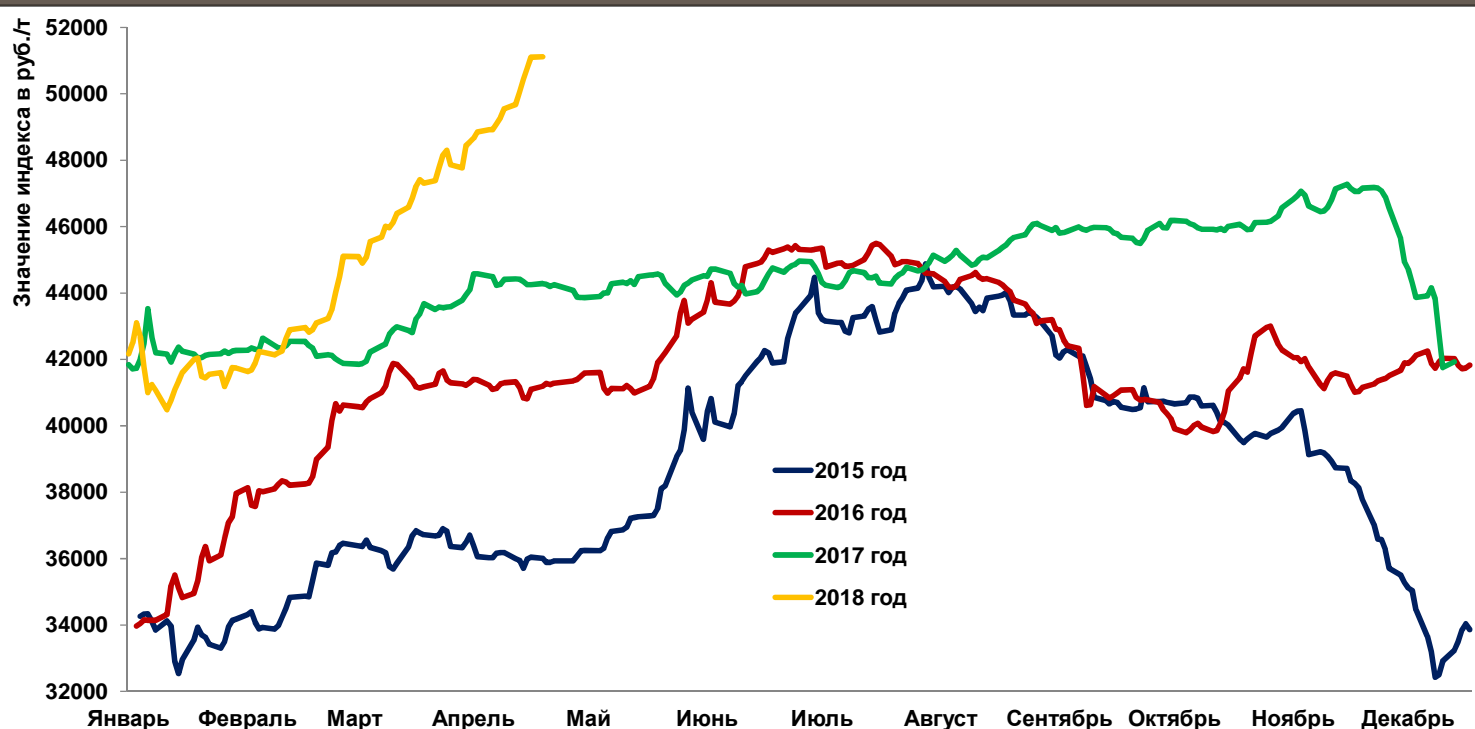
В данном случае «Роснефть» поступает абсолютно оправданно: зачем строить мощное производство автобензина на новом НПЗ, если окупаемость проекта вообще не очевидна? Компания вложит десятки миллиардов рублей в выработку миллионов тонн бензина, и гарантированно не сможет их экспортировать, или продать на внутреннем рынке по экспортному паритету.

На российском рынке нефтепродуктов формируется новая пугающая «норма». Внутренний рынок топлив стал стабильно невыгодным для нефтяных компаний. У производителей возникает упущенная выгода во всех сегментах рынка — в крупном опте, в мелком опте и в рознице, если сравнивать реализацию моторных топлив в России с экспортными ценами.

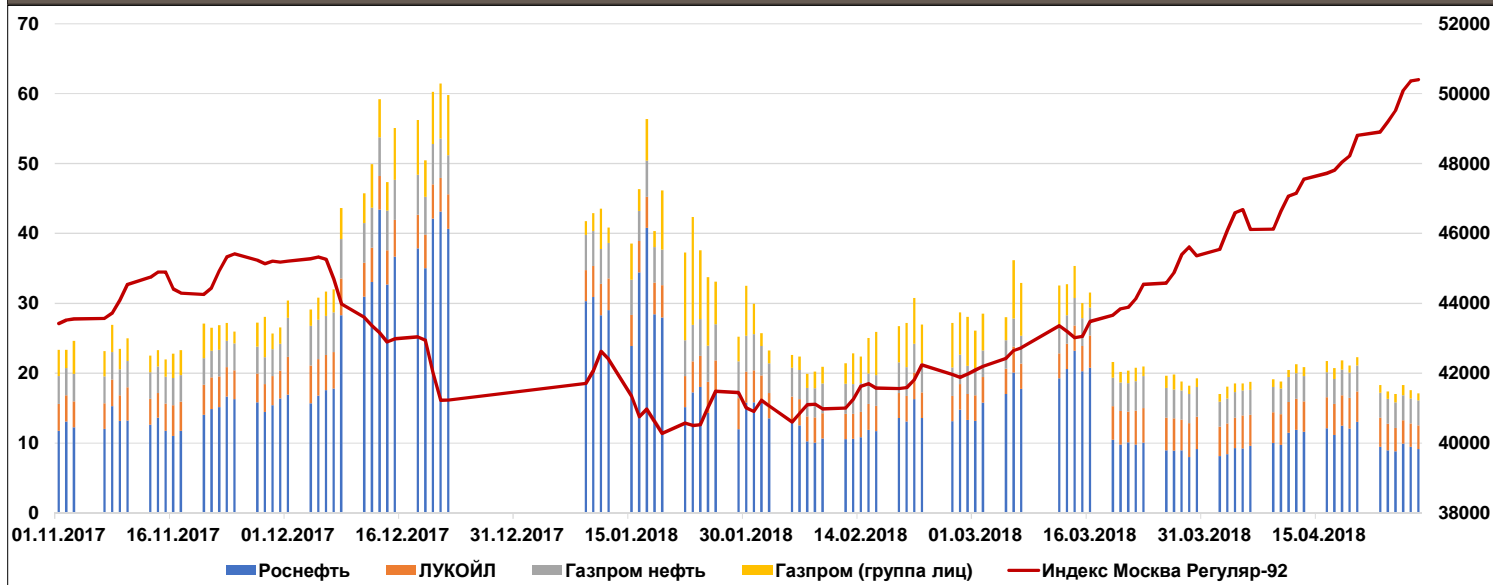
В связи с этим возникает вопрос: зачем вообще перерабатывать рекордно дорогую нефть (в рублевом выражении), если выгоднее ее экспортировать? С коммерческой точки зрения стабильно невыгодный внутренний рынок означает, что на первом этапе производители будут сокращать объемы переработки нефти и/или увеличивать экспорт нефтепродуктов.

В долгосрочной же перспективе компании значительно снизят инвестиции в нефтепереработку, в результате страна может столкнуться с реальной неспособностью обеспечить себя топливом современных экологических классов, как это было с бензинами в 2011 году.

Динамика биржевого индекса Москва СПбМТСБ для бензина Премиум-95



Динамика продаж бензинов на СПБМТСБ основными ВИНК и индекса Москва для Регуляр-92, тыс. т и Р/т



Ставки акцизов	Р/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.