

Обзор российского рынка нефтепродуктов

Выпуск за 9 июля 2018 г.



www.na-atr.ru

Правда ли крымские сети АЗС работают в тепличных условиях?

Повышенный интерес к сложившейся в Крыму ситуации с ценами на автомобильное топливо, а также инициированные ФАС проверки крымских компаний побудили НП «СПТР» и «Аналитику товарных рынков» провести собственный детальный анализ ситуации на рынке нефтепродуктов Республики Крым и ценообразования в регионе.

Поставщики

Розничные цены нефтепродуктов в Крыму со стороны выглядят завышенными, и их принято сравнивать со стоимостью топлива в соседнем Краснодарском крае. Однако это сравнение является некорректным по ряду причин. Во-первых, рынок Краснодарского края высококонкурентный.

В качестве поставщиков крупнооптовых партий нефтепродуктов на рынке Краснодарского края присутствуют все крупнейшие ВИНК: «Роснефть», «Лукойл», «Газпром нефть» и «Газпром». Сбытовые предприятия этих же компаний присутствуют на мелкооптовом и розничном рынках Краснодарского края.

В Краснодарском крае действуют несколько НПЗ, включая малые и средние НПЗ, что позволяет обеспечивать регион не только привозным ресурсом, но и нефтепродуктами местного производства. Краснодарский край не имеет проблем с точки зрения логистики — при доставке нефтепродуктов в регион не требуется многоступенчатая логистика. Наконец, в регионе действует избыточная инфраструктура для хранения нефтепродуктов.

Всего этого лишен рынок нефтепродуктов Крыма. В Крыму не работают сбытовые подразделения российских ВИНК. Поставки нефтепродуктов в Крым осуществляют только независимые участники рынка. Крупнейшие производители нефтепродуктов — «Газпром нефть», «Лукойл», «Роснефть» и другие ВИНК — не осуществляют прямые поставки нефтепродуктов потребителям в Крыму и не заключают с крымскими компаниями внебиржевые договоры поставки нефтепродуктов.

Единственным способом закупки железнодорожных партий нефтепродуктов для поставки в Крым являются биржевые торги

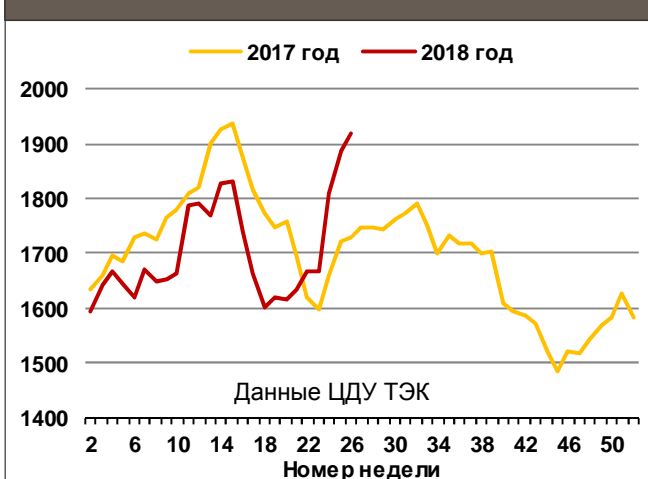
Биржевые региональные индексы Москва СПБМТСБ, руб/т

	06.07.2018	± к 29.06.18
Регуляр-92	49501	-1163
Премиум-95	50304	-2902
Авиакеросин	46881	+31
Летнее дизтопливо	48182	+407
Межсезонное дизтопливо	—	0
Зимнее дизтопливо	—	0
Мазут	18286	-525

Розничные цены на нефтепродукты по данным Росстата, руб/л

	02.07.2018	± к 25.06.18
Бензин Регуляр-92	41,64	-0,01
Бензин Премиум-95	44,67	+0,01
Бензин Супер-98	49,87	+0,12
Дизельное топливо	44,46	0,00

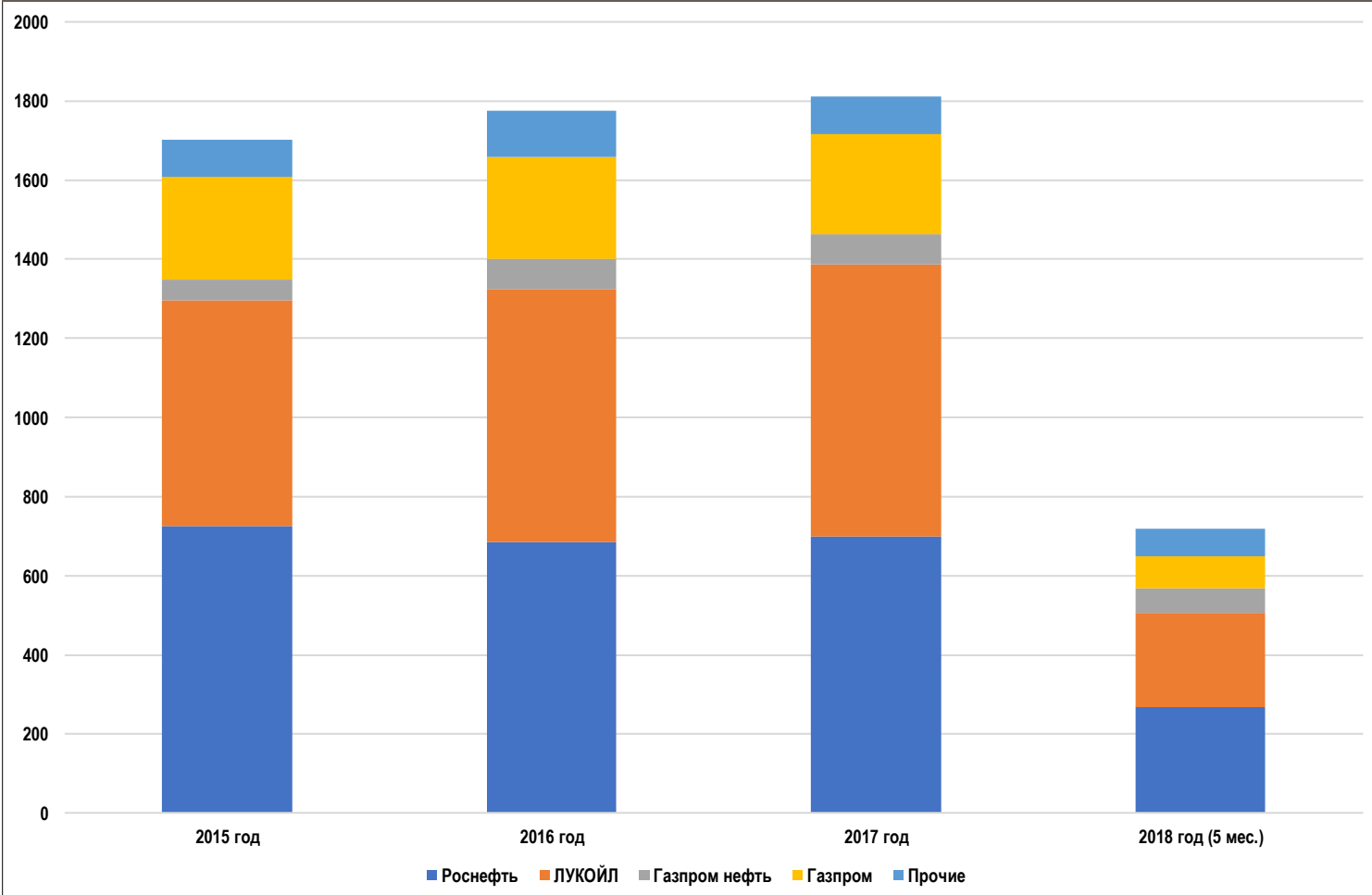
Запасы бензина на НПЗ и ПНПО ВИНК тыс. т



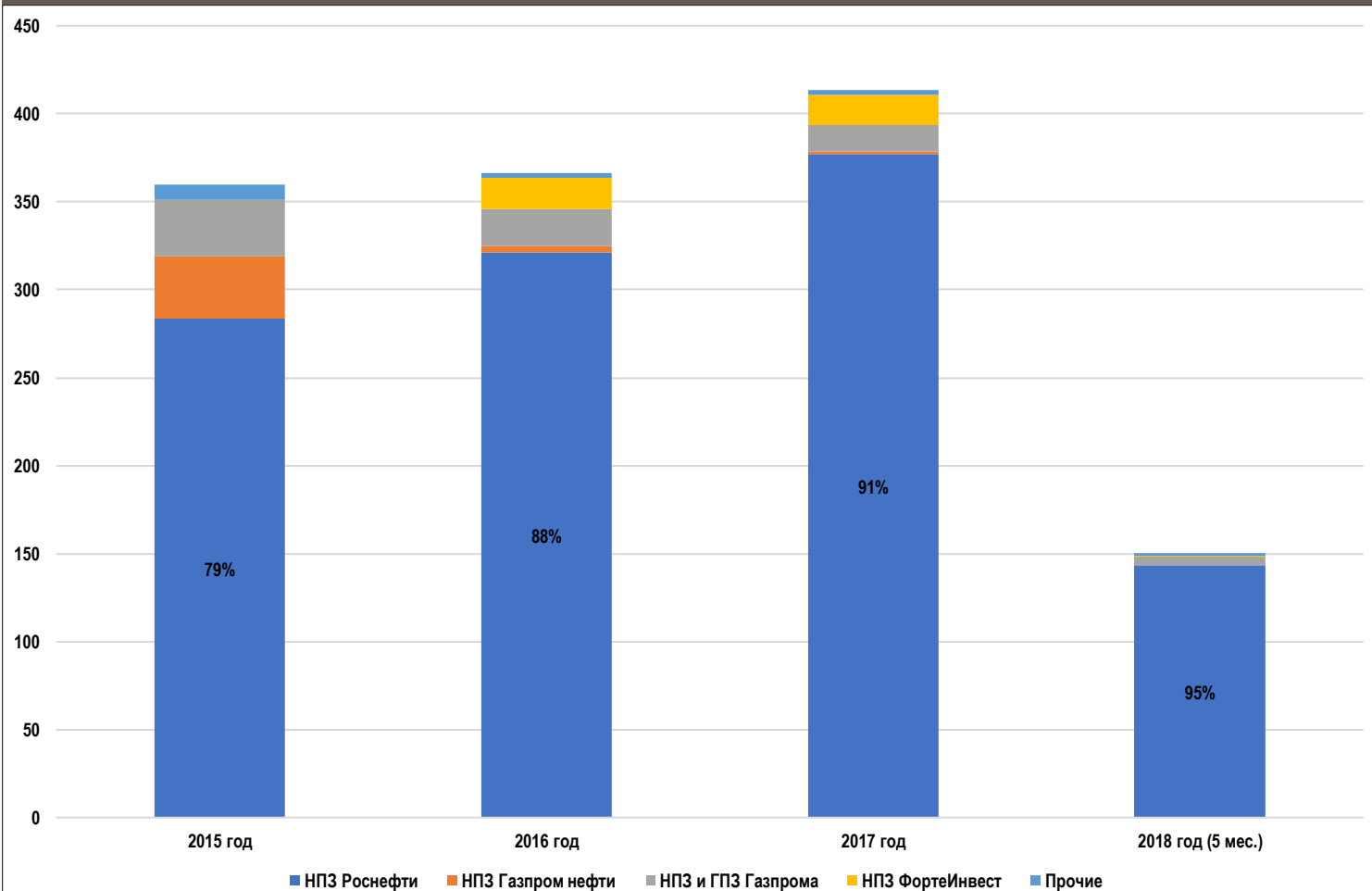
Расчет стоимости доставки автобензина в Крым и перевозки товара на аналогичное расстояние в других направлениях

Станция отправления	Станция назначения	Расстояние, км		Ж/Д тариф в руб./т по преysкуранту 10-01			Ставка паромной переправы, руб./т	Суммарные затраты на доставку товара, руб./т
		по России	по Крыму	по России (тариф РЖД)	по Крыму (тариф ЮЖД)	Всего:		
Загородняя	Остряково	2352	306	4391,34	1328,94	5720,28	900	6620,28
Загородняя	Лоухи	2661	нет	4713	нет	4713	нет	4713
Загородняя	Бугач	2664	нет	4713	нет	4713	нет	4713

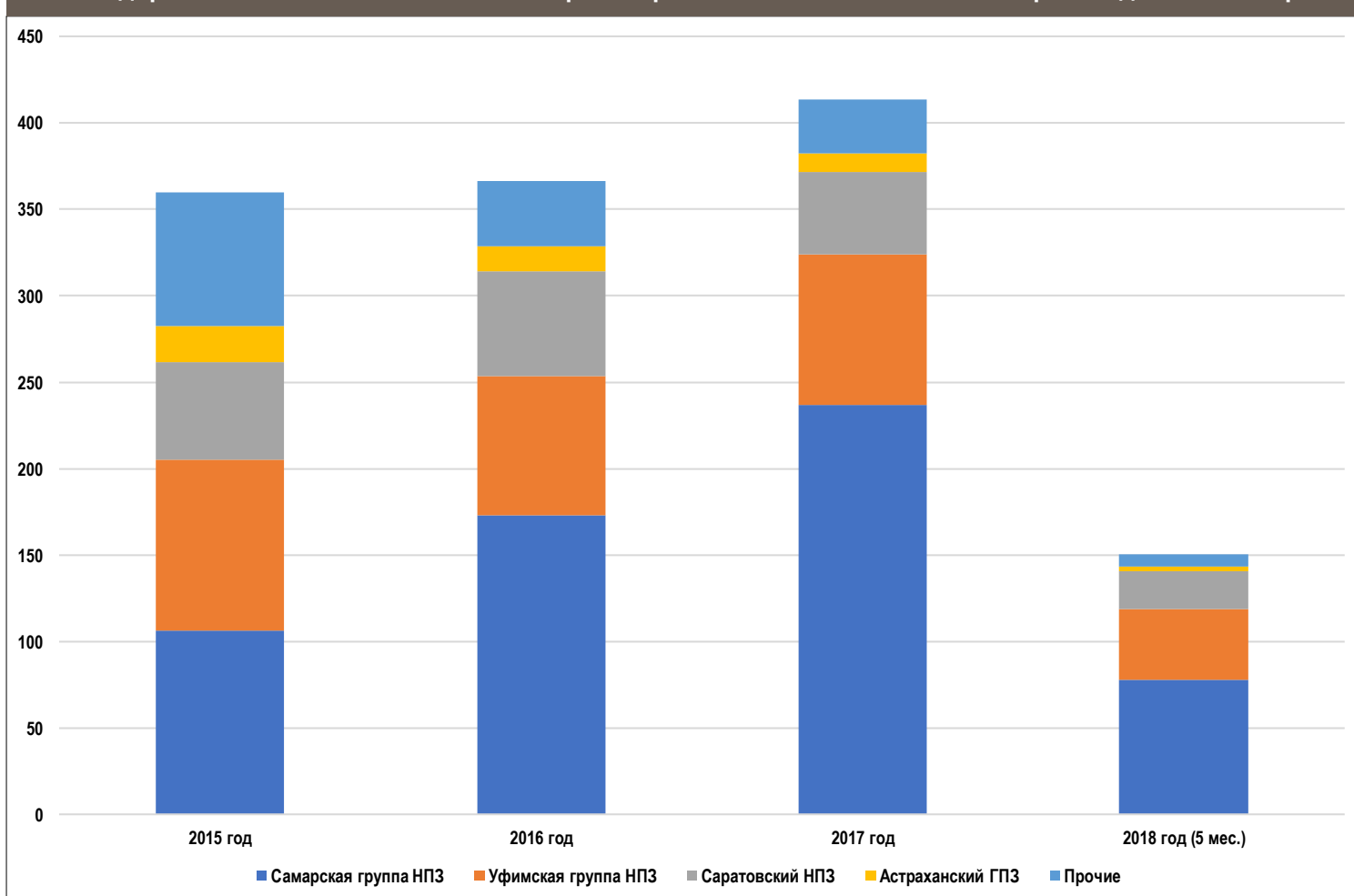
Железнодорожные поставки автобензина в Краснодарский край и Республику Адыгея по ВИНК



Железнодорожные поставки автобензина в Крым торговыми компаниями по ВИНК-производителям товара



Железнодорожные поставки автобензина в Крым торговыми компаниями по НПЗ-производителям товара



СПбМТСБ. При этом из-за санкционных рисков ни «Газпром нефть», ни «Лукойл» не осуществляют отгрузки нефтепродуктов в адрес грузополучателей на территории Республики Крым даже в случае их закупки на биржевых торгах в анонимном режиме.

«Газпром нефть» на прошлой неделе отклонила реквизитную заявку на отгрузку партии бензина Регуляр-92 в направлении Крыма, которая была закуплена у компании на биржевых торгах. «Газпром нефть» в своем письме участнику торгов сослалась на риск невозможности организовать транспортировку товара в силу влияния логистических особенностей и ограничений по указанным в реквизитной заявке направлению отгрузки и станции назначения.

У «Роснефти» и заводов «Газпрома» нет проблем с логистикой при отгрузках в Крым, а у «Газпром нефти» и «Лукойла» они, получается, есть.

Крупнооптовые партии автобензина и дизельного топлива в Крым поставляют торговые и брокерские компании в основном на условиях товарного финансирования с НПЗ «Роснефти»: Самарской группы НПЗ, Уфимской группы НПЗ и Саратовского НПЗ. Также осуществляются поставки с Астраханского ГПЗ «Газпрома».

В 2017 году доля бензина, произведенного «Роснефтью» и поставленного торговыми компаниями в Крым, составила 91%, а за первые 5 месяцев 2018 года она выросла до 95%,

отчасти из-за старта длительного ремонта на Астраханском ГПЗ весной 2018 года.

Логистические проблемы

В таблице на странице 1 приведен расчет железнодорожного тарифа на доставку автобензина производства Уфимской группы НПЗ в Крым и на перевозку товара на аналогичное расстояние в других направлениях.

Грузоперевозчиком по маршрутам Загородняя–Лоухи и Загородняя–Бугач являются только РЖД. Тариф РЖД по преysкуранту 10-01 в обоих случаях составляет 4713 Р/т.

Грузоперевозчиками по маршруту Загородняя–Остряково являются РЖД (до паромной переправы) и «Крымские железные дороги» (от Керчи до станции назначения). Оба перевозчика работают по тарифам 10-01. В случае этой грузоперевозки тариф РЖД составляет 4391,34 Р/т, КЖД — 1328,94 Р/т. Суммарный тариф двух грузоперевозчиков составляет 5720,28 Р/т.

Из-за наличия на этом маршруте двух грузоперевозчиков покупатель нефтепродуктов из Крыма лишается скидки на перевозку на дальнее расстояние, которая в этом случае могла бы составить примерно 1000 рублей на тонну. Важный момент – когда будет запущен в эксплуатацию железнодорожный мост на полуостров, ситуация никоим образом не поменяется, если останется два перевозчика.

Кроме того, покупатели нефтепродуктов из Крыма несут

Реализация на СПбМТСБ автобензина с основных НПЗ-поставщиков в Крым и поставки автобензина в Крым

Реализация на СПбМТСБ автобензина с основных НПЗ-поставщиков в Крым, тыс. т						Поставки автобензина в Крым, тыс. т		
Месяц реализации на бирже	Астраханский ГПЗ	Самарская группа НПЗ	Саратовский НПЗ	Уфимская группа НПЗ	Всего	Месяц прихода товара	Масса груза	Доля поставок в Крым от биржевых продаж основных НПЗ-поставщиков, %
Декабрь 2016	25,8	58,9	12,9	56,8	154,4	Январь 2017	41,8	27,0
Январь 2017	27,4	66,0	13,4	64,2	171,0	Февраль 2017	26,9	15,7
Февраль 2017	25,9	64,9	19,9	95,5	206,2	Март 2017	21,9	10,6
Март 2017	17,5	61,7	15,5	82,6	177,3	Апрель 2017	31,1	17,5
Апрель 2017	0,0	53,2	27,0	72,4	152,6	Май 2017	33,6	22,0
Май 2017	0,0	80,2	24,1	77,6	181,9	Июнь 2017	31,5	17,3
Июнь 2017	0,2	78,3	12,1	64,9	155,5	Июль 2017	29,7	19,1
Июль 2017	32,7	82,0	9,3	71,4	195,4	Август 2017	47,3	24,2
Август 2017	47,1	70,5	11,6	64,5	193,7	Сентябрь 2017	51,4	26,5
Сентябрь 2017	31,5	41,8	9,6	68,0	150,9	Октябрь 2017	27,5	18,2
Октябрь 2017	44,7	48,5	0,0	70,0	163,2	Ноябрь 2017	26,3	16,1
Ноябрь 2017	26,7	71,5	15,8	66,6	180,6	Декабрь 2017	44,8	24,8
Декабрь 2017	55,3	117,0	29,7	129,8	331,8	Январь 2018	43,3	13,0
Январь 2018	48,8	92,7	26,8	104,3	272,6	Февраль 2018	24,3	8,9
Февраль 2018	20,0	42,0	15,1	73,1	150,2	Март 2018	16,6	11,1
Март 2018	20,7	49,0	17,1	89,7	176,5	Апрель 2018	32,9	18,7
Апрель 2018	0,0	35,2	20,1	55,9	111,2	Май 2018	33,3	29,9
Май 2018	0,0	32,2	18,8	42,5	93,4	Июнь 2018	40,5	43,3

затраты на паромную переправу в размере 900 Р/т.

В результате транспортировка автомобильного бензина производства Уфимской группы НПЗ в Крым по маршруту Загородняя–Остряково обходится примерно на 1900 рублей на тонну (1,43 рубля на литр) дороже, чем по маршрутам Загородняя–Лоухи и Загородняя–Бугач, аналогичным по расстоянию.

Необходимость использования на маршруте Загородняя–Остряково паромной переправы не только приводит к дополнительным затратам на уровне 900 Р/т, но и существенно увеличивает сроки доставки нефтепродуктов. Это происходит из-за многоступенчатой логистики и частых штормов в районе паромной переправы.

Эти проблемы не решатся в ближайшее время. Движение грузового транспорта по Крымскому мосту еще не запущено, а железнодорожный мост в Крым будет открыт не ранее конца 2019 года.

ФАС предлагает доставлять нефтепродукты в Крым танкерами, однако такие поставки экономически бессмысленны из-за высоких транспортных затрат и неприемлемой длины сделки. На биржевых торгах нет инструментов на условиях отгрузки франко-борт на основных НПЗ-поставщиках нефтепродуктов в Крым. ФАС не поддерживает инициативу СПТР по объединению базисов поставки, хотя если бы способ транспортировки был бы отвязан от инструмента, можно было бы купить товар на бирже и подать разнарядку на отгрузку

нефтепродукта танкером река-море.

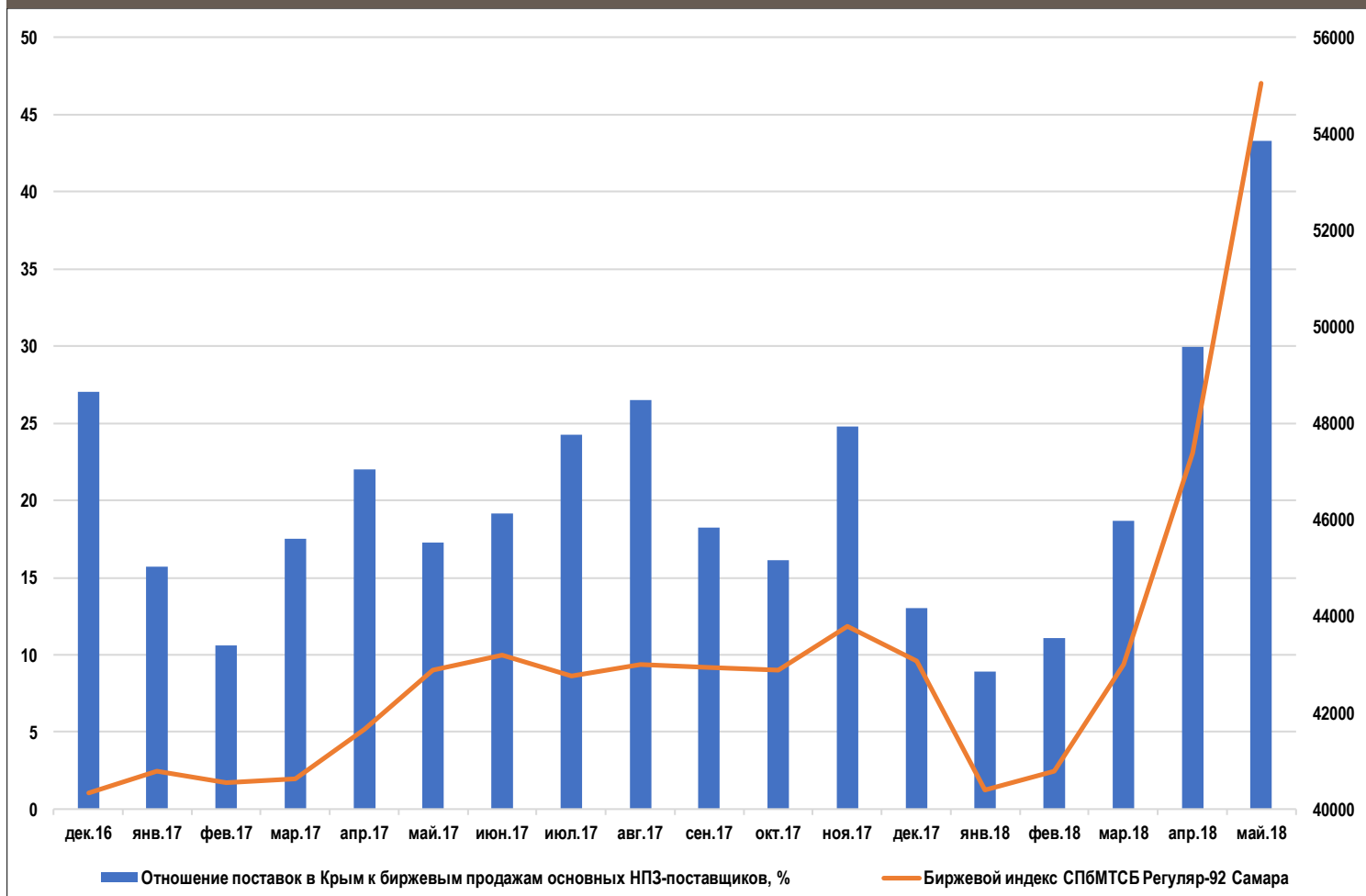
Если организовывать танкерную поставку нефтепродуктов в Крым, товар придется закупать на бирже, транспортировать по железной дороге до перевалочной нефтебазы, нести затраты на хранение нефтепродуктов пока формируется танкерная партия объемом примерно 4 тыс. т, затем оплатить перевалку товара на танкер и его доставку до Крыма. В зависимости от ставки фрахта танкера и порта перевалки такие поставки на 500–1000 Р/т дороже в сравнении с железной дорогой и паромом.

Финансирование поставок нефтепродуктов в Крым

Для бесперебойного снабжения Республики Крым нефтепродуктами независимые участники биржевых торгов вынуждены полностью брать на себя риски, связанные с возможным введением санкций западными странами в отношении компаний и их акционеров, а также финансовые риски, связанные задержкой сроков доставки нефтепродуктов, гибелью или потерей товара. Трейдеры и брокера также несут существенные дополнительные финансовые издержки, связанные со 100%-м авансированием нефтепродуктов, приобретенных на биржевых торгах, стоимости транспортировки и последующего хранения товара. А именно:

- уплата банковской ставки кредитования (в размере 11–12% годовых) на весь период сделки от момента оплаты поставщику до момента реализации потребителям в Респуб-

Отношение объема поставок в Крым к биржевым продажам основных НПЗ-поставщиков в % и индекс Регуляр-92 Самара



лике Крым. При этом из-за особенностей доставки и отгрузки в Крым средняя длина такой сделки составляет 40–45 дней, в сравнении с другими аналогичными по удаленности от мест производства регионами этот срок не превышает 20–25 дней;

- выполнение повышенных требований кредитных организаций к финансовому состоянию компаний-заемщиков. Банки, осуществляющее финансирование сделок по поставке топлива на территорию Республики Крым, предъявляют требования к отношению суммарного долга к выручке, величине доходов и расходов за период, обеспечении оборотов по банковским счетам;

- выполнение требований кредитных организаций к прозрачности и доходности проводимых сделок. Банки с целью минимизации своих рисков и обеспечения прозрачности финансирования устанавливают требования к уровню минимальной доходности, качеству поставщиков и покупателей, способу заключения сделки.

Таким образом, отсутствие сбытовых подразделений ВИНК в Крыму, ограничение отгрузок заводов-производителей в регион, ограничение способов доставки, наряду с завышенными требованиями кредитных организаций к независимым компаниям-поставщикам и несовершенством механизмов финансирования на биржевом рынке, ведут к существенным ограничениям при осуществлении поставок потребителям на террито-

рии Крыма.

За счет указанных факторов совокупные логистические и финансовые издержки при закупке нефтепродуктов потребителями из Крыма на 2050–2300 рублей на тонну выше, чем покупателями в соседнем Краснодарском крае.

С учетом объема потребления автобензина и дизтоплива в Крыму, средней длины сделок и текущих биржевых цен, обеспечение бесперебойного снабжения нефтепродуктами полуострова требует кредитную линию на уровне 14–16 млрд Р. Местные банки в принципе не могут предоставить такой объем денежных средств. Кроме того, короткие 30-дневные кредиты крымских банков не подходят для финансирования 45-дневных сделок по поставке нефтепродуктов на полуостров.

Именно поэтому большая часть сделок по поставке нефтепродуктов в Крым — это сделки крупных независимых поставщиков на условиях товарного финансирования.

Репутация и надежность поставщика очень важны. Осенью 2017 года на одном из мероприятий сотрудник ФАС рекламировал крымским сетям АЗС компанию «РК Интегратор» как самого надежного поставщика нефтепродуктов на полуостров. В марте 2018 года «РК Интегратор» сорвал предоплаченные поставки нефтепродуктов в Крым и вернул контрагентам денежные средства спустя примерно 1,5 месяца после невыполнения условий договора. За время, пока покупатели ожидали

поставку, цены на нефтепродукты резко выросли и из-за необходимости замещать непоставленный объем новыми покупками, потребители понесли колоссальные убытки.

Как крымский спрос влияет на биржевой рынок европейской части России

В последние полтора года крымские потребители ежемесячно закупают с Астраханского НПЗ, Самарской группы НПЗ, Саратовского НПЗ и Уфимской группы НПЗ до 45% объемов, которые в совокупности реализуются с указанных базисов в ходе биржевых торгов.

В апреле — мае 2018 года, когда Астраханский НПЗ «Газпрома» остановился на плановый ремонт, а объем реализации автобензина «Роснефтью» с Самарской группы НПЗ, Саратовского НПЗ и Уфимской группы НПЗ резко сократился, в европейской части России сформировался дефицит товара. На фоне сезонного роста спроса на бензины это усилило скачок оптовых цен.

Рост цен на указанных базисах, вызванный сокращением биржевых продаж «Роснефтью» и остановкой Астраханского НПЗ «Газпрома», оказал критическое влияние на рынок европейской части России в целом.

Для постоянных потребителей автобензина Самарской группы НПЗ, Саратовского НПЗ и Уфимской группы НПЗ товар этих заводов оказался слишком дорогим, и потребители были вынуждены увеличить закупки автобензина у других производителей. Спрос переместился на другие НПЗ, что привело к росту цен на этих базисах.

В результате существенно изменилась логистика топливоснабжения регионов европейской части России. Так, независимые участники рынка Воронежской области в I квартале 2018 года с НПЗ «Роснефти» получили 94,3% (54,3 тыс. т) поставленного в их адрес автобензина и только 5,7% товара с других заводов (3,3 тыс. т). Во II квартале 2018 года независимые участники рынка Воронежской области получили с НПЗ «Роснефти» 79,5% (39,2 тыс. т) бензина и 20,5% (10,1 тыс. т) с других заводов.

На время рыночной неопределенности потребители, опасаясь резких ценовых скачков, сокращали закупки бензинов на бирже и обеспечивали свои потребности за счет мелкооптовых партий товара. Такая ситуация наблюдалась на рынках Липецкой и Тамбовской областей, которые также обеспечиваются в основном нефтепродуктами с НПЗ «Роснефти». Это привело к затруднениям на мелкооптовом рынке и создало отложенный спрос в крупном опте.

Нормативы Совместного приказа не учитывают Крым

Таким образом, сложившаяся в апреле — мае ситуация является ярким примером, демонстрирующим недостаточность действующих нормативов Совместного приказа ФАС и Минэнерго. Продаваемого на бирже товара с НПЗ «Роснефти» в европейской части России не хватало для обеспечения спроса со стороны потребителей из Крыма и других традиционных потребителей топлив этих заводов.

Потребление автобензина в Крыму составляет до 60 тыс. т автобензина в месяц в высокий сезон. Весь этот товар покупа-

ется на биржевых торгах в основном на НПЗ «Роснефти».

Нормативы Совместного приказа были сформированы до вхождения Крыма в состав России. Дополнительный спрос со стороны крымских потребителей в существенной степени влияет на товарные потоки на рынке автобензина европейской части России.

Если бы нормативы биржевых продаж автобензина составляли не 10%, а 20% от производства, то весной 2018 года у доминирующих ВИНК были бы соответствующие обязательства по реализации нефтепродуктов на бирже со своих НПЗ. Предложение бензина на бирже не было бы снижено до критического уровня в апреле — мае 2018 года, и товара было бы достаточно для потребителей из Крыма. При этом повышенный спрос на бензины производства НПЗ «Роснефти» компенсировали бы значительно большие объемы реализации товара с НПЗ «Газпром нефти» и «Лукойла».

Выводы

Даже поверхностный анализ ситуации свидетельствует о том, что объективные факторы делают нефтепродукты на АЗС Крыма как минимум на 2 рубля на литр дороже в сравнении с Краснодарским краем.

В ближайшей перспективе не видно поводов для снижения «крымской надбавки»: вместе с удешевлением нефтепродуктов на бирже в июне — июле ФАС перестала вспоминать о необходимости повышения нормативов Совместного приказа.

Издержки крымских сетей АЗС могли бы снизить выставление железнодорожного тарифа одним грузоперевозчиком (например, КЖД) от станции отправления НПЗ до станции назначения и решение вопроса с уклоняющимися от отгрузок нефтепродуктов в Крым нефтяными компаниями. Однако мы не замечаем, что эти вопросы кем-либо прорабатываются.

Вместо того, чтобы обеспечить стандартные общероссийские условия ведения бизнеса для крымских сетей АЗС чиновники заявляют о тепличных условиях работы на полуострове и грозят местным участникам рынка миллиардными штрафами. На проверку тезис о тепличных условиях оказался полностью не соответствующим действительности. Более того, при неблагоприятном развитии событий действия чиновников могут полностью парализовать топливообеспечение Крыма.

Крымский рынок нефтепродуктов ввиду объективных факторов существенно отличается от рынков других российских регионов. И характерные для этого рынка проблемы точно не решит ввод в эксплуатацию железнодорожного моста. Необходимо снижать тарифы перевозчиков и приводить их к параметрам, сопоставимым с прямой доставкой с НПЗ до нефтебаз в Крыму. Крайне важно обеспечить поставки на полуостров нефтепродуктов, произведенных «Газпром нефтью» и «Лукойлом».

Кроме того, по оценке экспертов, необходимо безотлагательно увеличить нормативы совместного приказа, внести изменения в правила торгов в целях объединения базисов поставки, а также внедрить на бирже инструменты банковских гарантий, что позволит снизить стоимость финансирования поставок потребителям в Крыму.

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: (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».

Данные по объемам реализации нефтепродуктов отдельными участниками торгов являются оценочными.

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.