

Дефицита топлива в 2024 году не ожидается, несмотря на январскую аварию на Нижегородском НПЗ, а его стоимость вырастет в пределах, прогнозируемой Банком России, инфляции в 4-4,5%, прогнозирует генеральный директор АО «ОПЕН ОЙЛ МАРКЕТ» (резидент «Сколково») Сергей Терешкин.

В 2023 году темпы роста цен на топливо были значительными, но средний уровень инфляции в 7,42% был превышен только по бензину АИ-98 и выше — 11%, а также по дизельному топливу — 10,3%. Стоимость популярных у автовладельцев бензинов марок АИ-92 и АИ-95 выросла в 2023 году на 6,4% и 6,8% — ниже инфляции.

В целом ситуация на отечественном топливном рынке продолжает укладываться в логику «инфляция минус» и обусловлена в большей мере фискально-бюджетными мерами со стороны государства. Это прежде всего рост акцизов, которые были одной из ведущих причин роста топливных цен в последние годы. С 2019 по 2024 годы акцизы на бензин 5 класса и на дизельное топливо выросли на 22% — до 15 048 руб./т и 10 425 руб./т соответственно.

Другой возможный стимул для российских производителей увеличивать стоимость топлива — это отсечка в виде права на получение демпфера. В соответствии с Налоговым кодексом нефтяники сохраняют право на демпфер, если средняя оптовая цена на АИ-92 составляет не более 10% от условной внутренней цены, а цена дизельного топлива (ДТ) — не более 20%. В 2024 г. условная внутренняя цена бензина АИ-92 составляет 58 650 руб./т, а ДТ — 55 500 руб./т, то для сохранения выплат по демпферу биржевая цена бензина АИ-92 не должна превышать 64 515 руб./т, а цена ДТ — 66 000 руб./т. Днем 30 января 2024 г., например, биржевая цена бензина АИ-92 составляла 49 939 руб./т, а цена зимнего ДТ — 56 626 руб./т. Таким образом, рост биржевых цен продолжится. Зимой, прежде всего, в сегменте зимнего дизельного топлива, а бензин — весной и летом.

Дефицит топлива в регионах — с чем связан

Однако в прошлом году в августе-сентябре некоторые российские регионы столкнулись с нехваткой топлива. Притом, что производство дизельного топлива и бензинов в России профицитное. Проблему объясняли попыткой Минфина сократить демпферные выплаты НПЗ на фоне растущих цен на нефтяной экспорт и дефицита федерального бюджета, проблемой с логистикой по поставке нефтепродуктов в сезон отпусков, «серым» импортом, сговором независимых АЗС с целью создания ажиотажного спроса и т.п.

На самом деле проблема лежит в низкой конкуренции при розничной реализации топлива. Вертикально-интегрированные нефтяные компании (ВИНКи), владеющие одновременно мощностями по производству топлива и сетями АЗС для его сбыта, могут завышать в рознице и мелком опте без угрозы потери рынка. Независимые АЗС в свою очередь вынуждены ориентироваться на устанавливаемые крупными игроками цены.

Традиционно эксперты видят решение этой проблемы в повышении норматива биржевых продаж — с 15% для бензина и 12,5% для дизеля до 50% и 33% соответственно. Государство пошло по административному пути. Вице-премьер РФ Александр Новак провел 19 января 2024 года совещание по ситуации на внутреннем рынке нефтепродуктов с руководством нефтяных компаний, представителями Минэнерго, Минфина, ФАС, Минсельхоза, РЖД и Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи. В ходе совещания он, в частности, поручил нефтяникам контролировать цены на АЗС, чтобы не допустить повтора ситуации с дефицитом топлива

Со своей стороны мы видим решение в развитии мелкооптовой торговли нефтепродуктами на виртуальных торговых платформах(маркетплейсах). Дело в том, что конечные мелкооптовые потребители — независимые АЗС, промышленные предприятия, транспортные компании — серьезно зависят от поставок топлива и наличия необходимого ресурса на нефтебазах.

Прямые контракты с НПЗ вертикально-интегрированных компаний или приобретение на бирже для них затруднительно, так как это инструмент продажи в стакане нефтепродуктов достаточно крупных объёмов, мелкооптовые партии им неинтересны. Биржа пыталась несколько лет продвинуть продажи мелкооптовых партий нефтепродуктов самовывозом с нефтебаз, но не все могут потянуть работу с ними, так как это требует обеспечительных гарантий.

Поэтому конечные потребители вынуждены обращаться к услугам посредников — брокеров, трейдеров, которые, в свою очередь, накручивают комиссионные по цепочке продаж. На мелкооптовом звене возникают дополнительные узкие места по приобретению нефтепродуктов и их доставке конечным мелкооптовым потребителям. К этому добавляются финансовые проблемы независимых АЗС, промышленных предприятий, транспортных компаний и других, которые зачастую страдают от дефицита оборотных средств.

В итоге есть высокая вероятность возникновения локальных дефицитов нефтепродуктов в отдельных регионах. Маркетплейсы, интегрирующие как продавцов, так и покупателей с возможностью использовать целевое кредитное плечо онлайн, могут существенно «расшить» узости в мелкооптовом сегменте: мелкооптовым потребителям достаточно просто приобрести необходимые объемы топлива, в том числе за счет рассрочки или банковского кредита в случае кассового разрыва.

Ожидания от 2024 года

Мы не ожидаем каких-то глобальных изменений в текущем 2024 году в логики «инфляция минус» при формировании стоимости топлива. Январская авария на Нижегородском НПЗ «Лукойла», на котором вышла из строя установка каталитического крекинга не должна повлиять на обеспеченность топливом. При том, что он обеспечивал, например, 11% производства автомобильного бензина в России по итогам первых десяти месяцев 2023 г. (4,1 млн т из 36,1 млн т), согласно данным ЦДУ ТЭК. Мы не должны забывать про имеющийся профицит производства нефтепродуктов в стране, которые легко заместят возможные потери. Поэтому можно прогнозировать в целом его стоимость на конец года. По оценкам ЦБ РФ уровень инфляции в текущем году составит 4 -4,5%, поэтому и цены на топливо поднимутся где-то в этих пределах. Так, в конце декабря 2024 года стоимость бензина марки АИ-92 вероятно составит 52,27-52,52 руб. за л., бензин марки АИ-95 — 57,06-57,33 руб. за л., дизельное топливо — 66,94-67,27 руб. за л.