



МИНИСТЕРСТВО ЭНЕРГЕТИКИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Анализ вопросов ценообразования на внутреннем рынке нефтепродуктов

Москва 2009

1. Состояние рынка нефтепродуктов и прогноз на 2010 год

Сложившийся производственный потенциал и структура добычи, переработки и транспортировки нефти и нефтепродуктов в целом обеспечивает глобальные интересы России на мировых энергетических рынках и потребности внутреннего спроса.

В результате принятых Правительством Российской Федерации в 2008-2009 гг. мер удалось не только сохранить, но и нарастить объемы добычи нефти в 2009 году, что характеризует положительно устойчивую динамику развития нефтяного комплекса на ближайшие годы.

В течение 2009 года ожидаемые объем добычи нефти на предприятиях отрасли не только не снизился, но, несмотря на кризисные явления, увеличился. По сведениям ФГУП «ЦДУ ТЭК» в 2009 г. будет добыто около 494,228 млн. тонн нефти.

Объем экспорта российской нефти за 2009 год составит 246,044 млн. тонн (103,3% к уровню 2008 г.), объем первичной переработки нефтяного сырья на НПЗ России составил 235,5 млн. тонн (100%).

По итогам 2008 года нефтяная отрасль обеспечила более 42,9% доходов федерального бюджета и 22,7% доходов консолидированного бюджета.

В условиях снижения в 2009 г. ВВП (оценка МЭР: 91,3% к уровню 2008 г.) и мировых цен на нефть (по оценке Минэкономразвития России в 1,55 раза) доля поступлений в федеральный бюджет от нефтяного комплекса ожидается на уровне 2008 г.

На текущий момент в стране функционирует 28 крупных (мощностью более 1 млн.т. в год) и около 80 мини нефтеперерабатывающих заводов с суммарной проектной мощностью первичной переработки нефтяного сырья в объеме 273 млн.т. в год (в 2008 году суммарная мощность составила 270 млн. тонн).

Выпуск основных видов нефтепродуктов за 2009 год составит: автобензины – 35,72 млн. т, дизельное топливо – 67,4 млн. т, топочный мазут

– 64 млн. т, из которых на внутренний рынок поставлено автобензинов 31,03 млн. т (86,86% от объема производства), дизельного топлива – около 28,6 млн. т (42,47%), мазута – 11,5 млн. т (18%).

Таблица 1.

| | 2008 г. | 2009 г. | +/- натуральных показателей 2009 г. к 2008 г. | Отношение ожидаемых значений 2009 г. к 2008 г. % | Прогноз 2010 г. | Отношение 2010 г. к 2009 г. % |
|---|------------------|----------------|---|--|--------------------|-------------------------------------|
| Добыча нефти с газовым конденсатом (всего) | 488 499,2 | 494 228 | 5 728,70 | 101,17 | 495 000 | 100,16 |
| Экспорт российской нефти | 238 124 | 246 044 | 7 920,30 | 103,33 | 247 000 | 100,39 |
| Переработка нефти | 235 700 | 235 768 | 68,10 | 100,03 | 238 000 | 100,95 |
| Мазут топочный | 63 682 | 64 021 | 339,20 | 100,53 | 63 050 | 98,48 |
| Отгрузка на внутренний рынок | 14 937 | 11 526 | -3 410,60 | 77,17 | 11 800 | 102,37 |
| Экспорт | 46 428 | 52 495 | 6 066,80 | 113,07 | 51 150 | 110,17 |
| Дизтопливо | 68 864 | 67 407 | -1 457,40 | 97,88 | 69 900 | 103,70 |
| Отгрузка на внутренний рынок | 31 748 | 28 626 | -3 122,30 | 90,17 | 30 100 | 105,15 |
| Экспорт | 37 013 | 38 781 | 1 767,90 | 104,78 | 39 700 | 102,37 |
| Бензин автомобильный | 35 560 | 35 723 | 163,20 | 100,46 | 37 200 | 104,13 |
| Отгрузка на внутренний рынок | 30 868 | 31 030 | 162,20 | 100,53 | 31 500 | 101,51 |
| Экспорт | 4 677 | 4 693 | 16,00 | 100,34 | 5 200 | 110,80 |

Справочно: снижение объемов поставок дизельного топлива обусловлено снижением объема грузооборота автомобильного транспорта, который ожидается по итогам 2009 г. на уровне 5500 млн. тонн против 6893 млн. тонн в 2008 г. (снижение порядка 20%);

снижение объемов поставок мазута потребителям обусловлено снижением общего объема производства электроэнергии за 2009 год на 7,3% к уровню 2008 года.

Таким образом, российские нефтепродукты поставляются на два взаимосвязанных рынка примерно в одинаковых объёмах, но с разной структурой поставок.

2. Основные характеристики внутреннего рынка нефтепродуктов

А. Инфраструктура розничного рынка нефтепродуктов



На внутреннем рынке действуют более 40 тысяч участников рынка, доля независимых заправщиков составляет более 50%.

Сложившийся розничный рынок нефтепродуктов обладает необходимыми признаками конкурентной среды с многообразием ее

региональных особенностей и преимущественным объемом продаж через сеть независимых АЗС.

Как следует из данных, предоставленных Росстатом, нефтяными компаниями и Межрегиональными управлениями Минэнерго России, из общего количества АЗС -12776 количество АЗС, находящихся в управлении (собственности) ВИНК составляет 6216 или 45,65% в целом по Российской Федерации и колеблется от 26,67% (Сибирский Федеральный округ) до 80,1% (Центральный Федеральный округ). В целом по федеральным округам наблюдается следующее соотношение количества АЗС, принадлежащих ВИНК и общего количества АЗС: Центральный федеральный округ – 80,1%, Северо-Западный федеральный округ – 58,7%, Южный федеральный округ – 73,1%, Приволжский федеральный округ – 24,4%, Уральский федеральный округ – 53,12%, Сибирский федеральный округ – 26,6%, Дальневосточный федеральный округ – 61,6%.

Справочно: по федеральным округам наблюдается следующее соотношение количества АЗС, принадлежащих ВИНК и общего количества АЗС:

Таблица 2.

Структура владения ВИНК по федеральным округам

| | |
|--|---------------|
| <i>- Центральный федеральный округ</i> | <i>80,1%;</i> |
| <i>- Северо-Западный федеральный округ</i> | <i>58,7%;</i> |
| <i>- Южный федеральный округ</i> | <i>73,1%;</i> |
| <i>- Приволжский федеральный округ</i> | <i>24,4%;</i> |
| <i>- Уральский федеральный округ</i> | <i>53,1%;</i> |
| <i>- Сибирский федеральный округ</i> | <i>26,6%;</i> |
| <i>- Дальневосточный федеральный округ</i> | <i>61,6%.</i> |

В разрезе субъектов Российской Федерации можно выделить по крайней мере три группировки конкурентной среды с соответственно потенциально различными механизмами ценообразования:

1) субъекты с парками АЗС, преимущественно принадлежащим ВИНКам, конкурирующими между собой (Москва, Московская область, Санкт-Петербург, Ленинградская область, Калининградская область);

2) субъекты с парком АЗС, преимущественно принадлежащим независимым владельцам (Республика Башкортостан, Мордовия, Чувашская Республика, Оренбургская область, Пензенская область, Республика Алтай, Республика Хакасия, Иркутская область и др.);

3) субъекты с преимущественно монопольной структурой АЗС (Воронежская, Волгоградская, Самарская, Курганская, Кемеровская область, Читинская области и др.).

Наибольшим количеством АЗС обладают ОАО «Лукойл» (1861 единица, 14,6% от общего количества АЗС, объем реализации автобензинов 4249,3 тыс. тонн (80,2%) и дизельного топлива 1723,1 тыс. тонн (44,5%) и ОАО «НК «Роснефть» (1685 единиц, 13,2% от общего количества, объем реализации автобензинов 6448 тыс. тонн, 111,3% к объему поставки автобензинов на внутренний рынок, объем реализации дизельного топлива 3187 тыс. тонн, 46,1% к объему поставки дизтоплива соответственно). Остальные нефтяные компании обладают менее чем 10% АЗС.

В целом при доле собственных АЗС ВИНКов порядка 46% от общего количества через них реализуется менее 38% объёма моторных топлив, а основной объем (более 62%) реализуется через сеть независимых АЗС.

Таким образом, как показал анализ:

- объективным показателем баланса спроса и предложения на наиболее емком и социально значимом секторе внутреннего рынка автомобильных бензинов и дизельного топлива являются розничные цены, формирующиеся под влиянием не только внешних, но и в значительной степени внутренних факторов (сезонность спроса, значительная территориальная протяженность с разнообразием климатических условий, состояние инфраструктуры автомобильного парка и системы нефтепродуктообеспечения);

- сложившийся розничный рынок нефтепродуктов обладает необходимыми признаками конкурентной среды с многообразием ее региональных особенностей и преимущественным объемом продаж через сеть независимых АЗС;

- нефтяные компании обладают достаточным объемом свободных ресурсов нефтепродуктов для реализации не менее 10% их объема по прозрачным биржевым технологиям.

Б. Прогноз объемов потребления внутреннего рынка и анализ динамики розничных цен



Прогноз объемов потребления топлива основывается на росте парка автомобилей и изменении структуры потребления.

По данным ИГ «Петромаркет» динамика роста автопарка и средней стоимости новых машин показывают, что цены на моторное топливо не являются существенным ограничением для автовладельцев.

В 2009 году структура российского автопарка выглядит следующим образом:

По легковым машинам (32,6 млн. шт.): потребление АИ-95 – 37%, АИ-92-53%, ДТ – 5%, газ – 4%.

По грузовым машинам (5,4 млн. шт.): ДТ-45%, АИ-80 – 28%, АИ-92 – 19%, газ – 5%.

По автобусам (0,9 млн. шт.): ДТ – 31%, АИ-80 - 38%, АИ-92-22%, газ – 7%.

По прогнозу структуры автопарка даже по инерционному базовому сценарию в 2012 году произойдут следующие изменения:

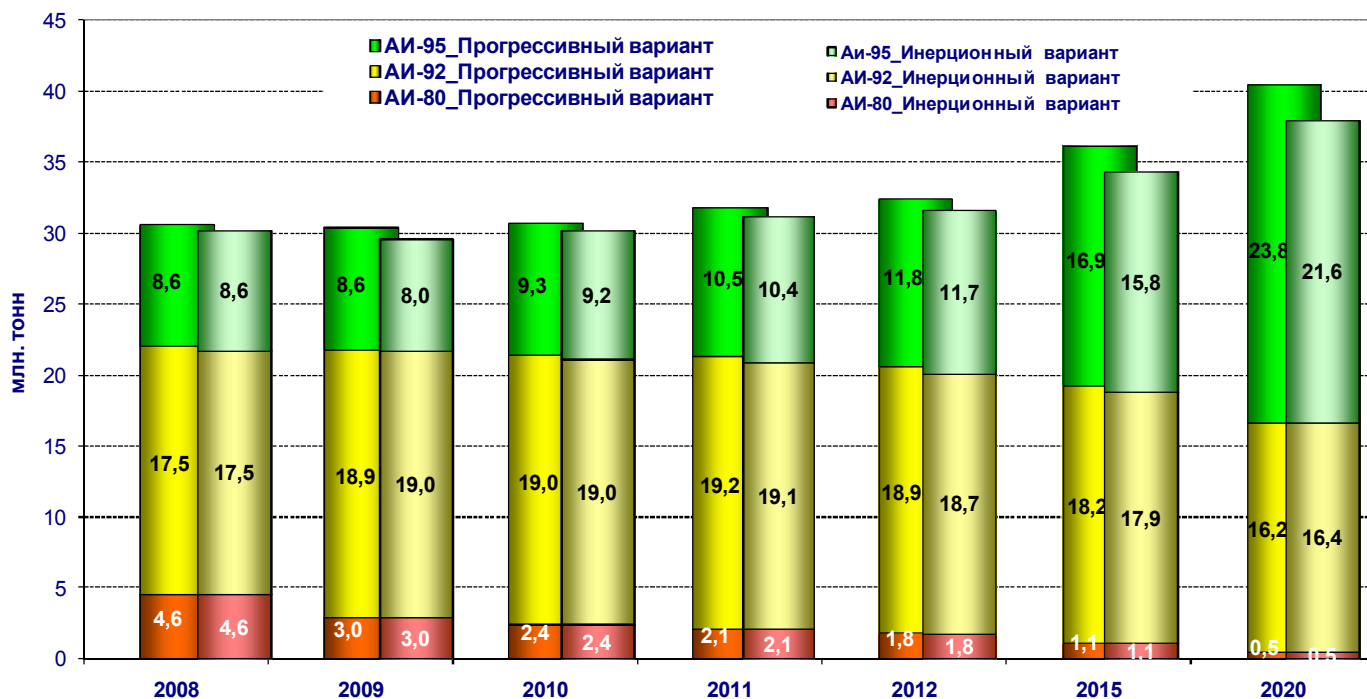
Увеличение количества легковых автомобилей до 34,8 млн. шт. (+2,2 млн. шт.), как следствие увеличение машин, потребляющих АИ-95: возрастание с 37% до 43% от общего количества.

| Прогноз потребления автобензина автотранспортом в РФ на 2009-2020 гг. | | | | | | | | |
|---|--------------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|
| Базовый сценарий | | | | | | | | |
| | Бензин всего | | АИ-80 | | АИ-92 | | АИ-95 | |
| млн. тонн | | | | | | | | |
| | Инерц. | Прогресс. | Инерц. | Прогресс. | Инерц. | Прогресс. | Инерц. | Прогресс. |
| 2008 | 30.6 | | 4.6 | | 17.5 | | 8.6 | |
| 2009 | 30.00 | 30.43 | 2.9839 | 2.9526 | 19.01 | 18.90 | 8.01 | 8.58 |
| Темп роста | -2% | -1% | -35% | -36% | 9% | 8% | -7% | -0.03% |
| 2010 | 30.6 | 30.7 | 2.4395 | 2.4393 | 19.0 | 19.0 | 9.2 | 9.3 |
| Темп роста | 2% | 1% | -18% | -17% | 0.1% | 0.6% | 14% | 8% |
| 2011 | 31.65 | 31.82 | 2.120 | 2.119 | 19.1 | 19.2 | 10.4 | 10.5 |
| Темп роста | 3% | 4% | -13% | -13% | 0.5% | 1% | 14% | 13% |
| 2012 | 32.1 | 32.5 | 1.786 | 1.792 | 18.7 | 18.9 | 11.7 | 11.8 |
| Темп роста | 1% | 2% | -16% | -15% | -2% | -2% | 12% | 13% |
| 2015 | 34.9 | 36.2 | 1.1 | 1.1 | 17.9 | 18.2 | 15.8 | 16.9 |
| Темп роста | 3% | 4% | -12% | -12% | -1% | -1% | 12% | 14% |
| 2020 | 38.6 | 40.5 | 0.5 | 0.5 | 16.4 | 16.2 | 21.6 | 23.8 |
| Темп роста | 2% | 2% | -10% | -11% | -2% | -2% | 7% | 8% |

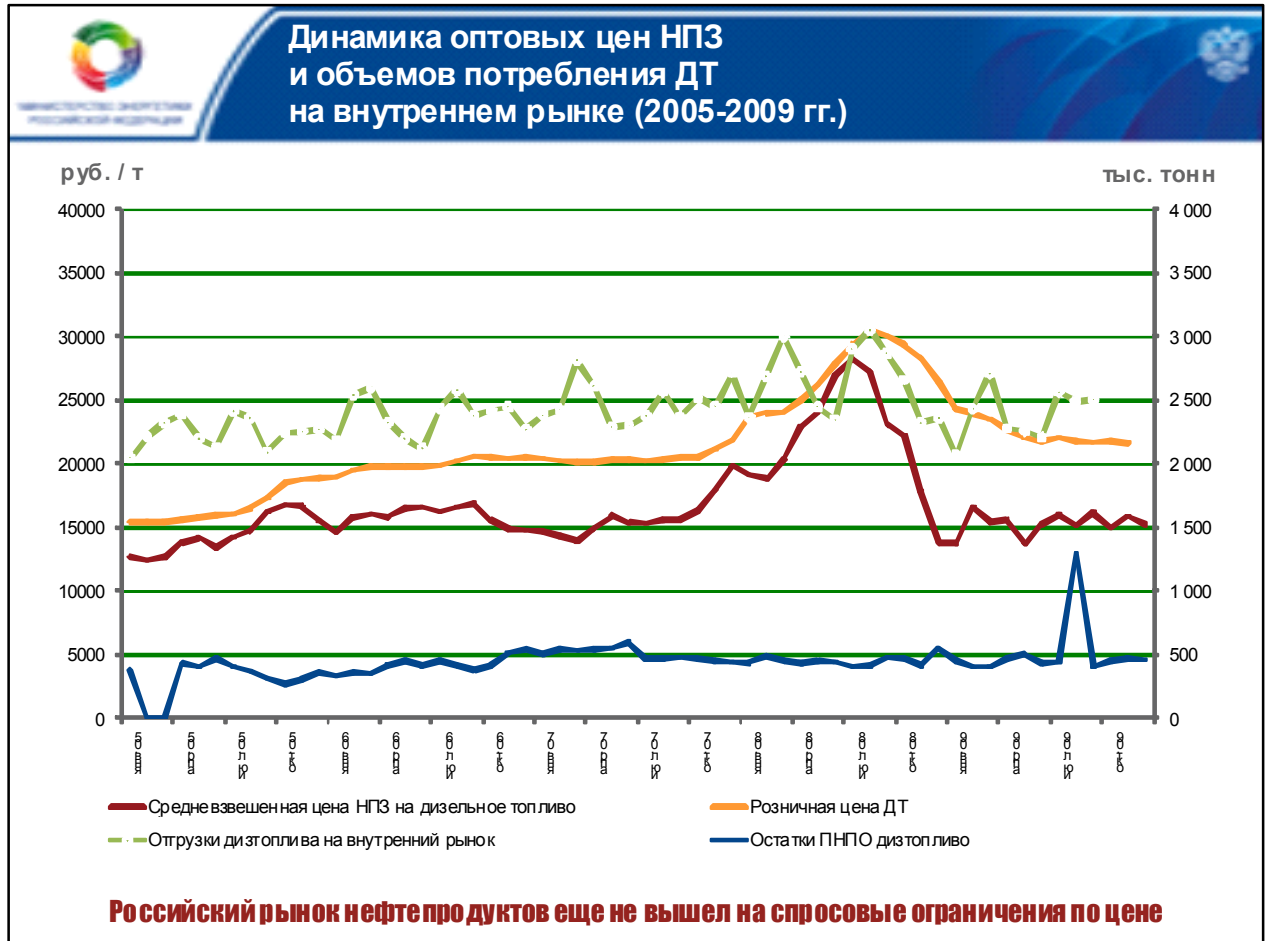
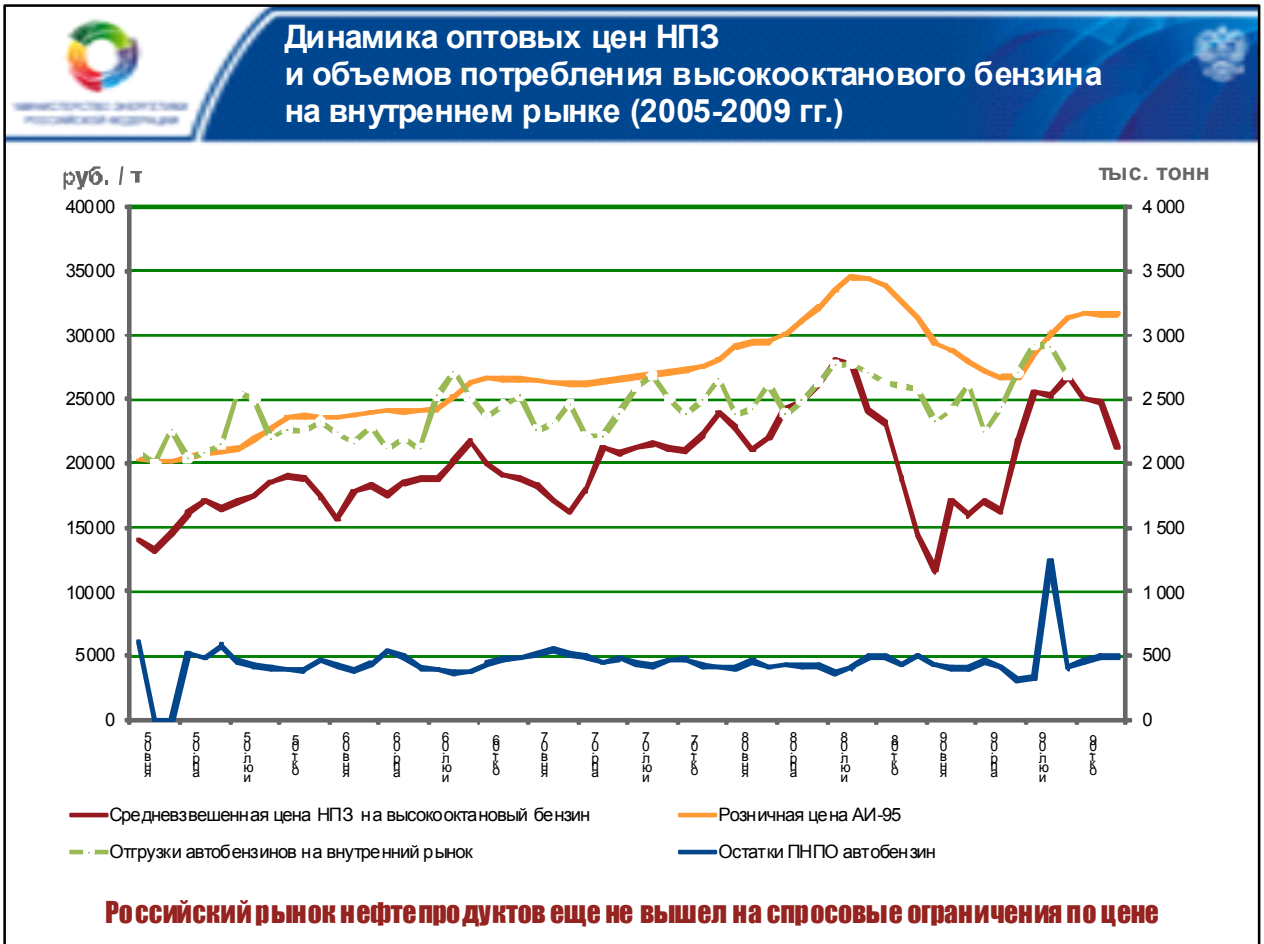
Прогноз потребления автомобильного бензина АТС на 2009-2020 гг.

Базовый сценарий.

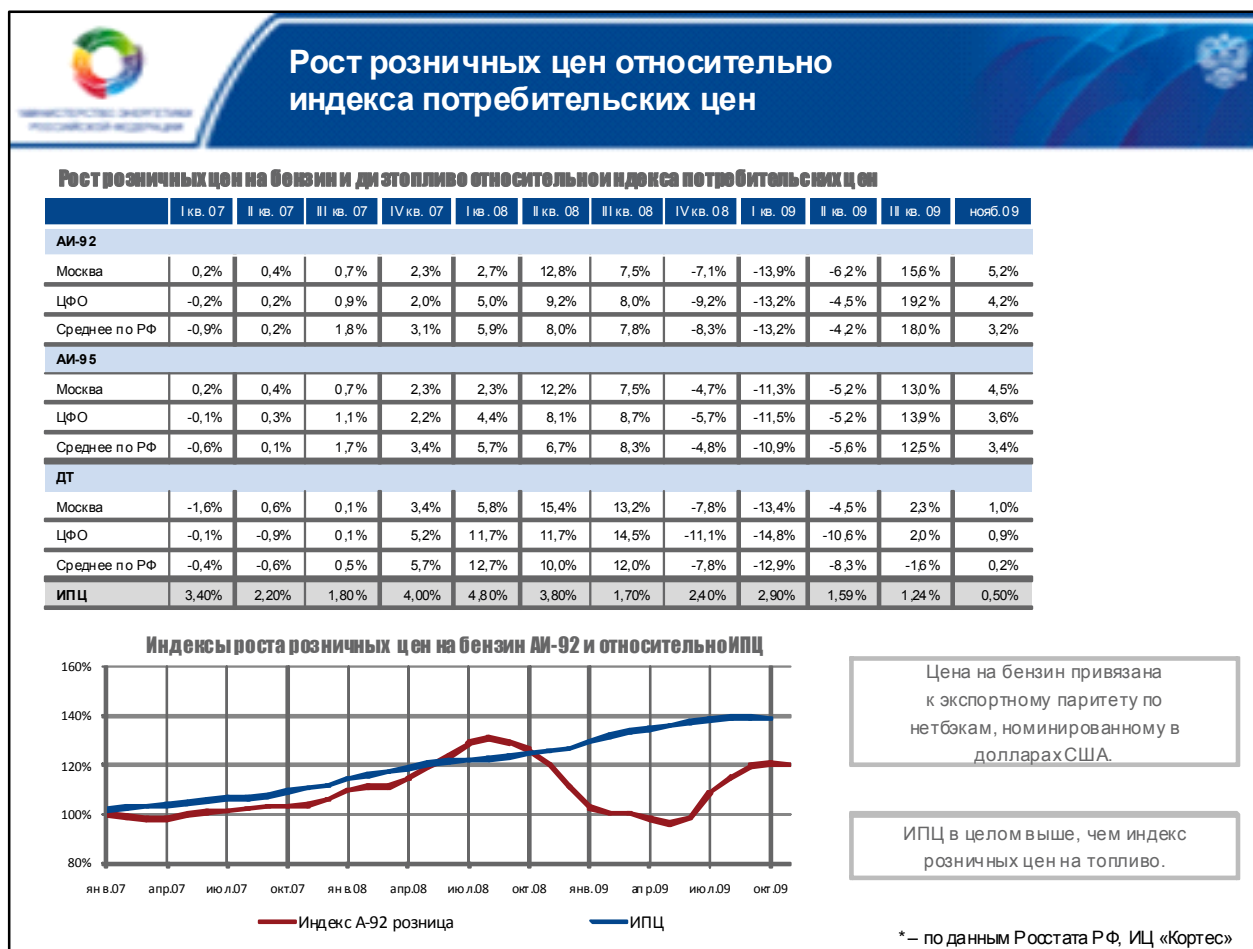
Прогрессивный вариант/Инерционный вариант



В соответствии с прогнозом потребления бензина автотранспортом потребление бензина АИ-95 возрастет с 8,6 млн. тонн в 2008 году до 9,2 млн. тонн в 2010 году, 10,4 млн. тонн – в 2011 году, 11,7 млн. тонн – в 2012 году или в 1,36 раза по сравнению с уровнем 2008 года, а к 2020 году ожидается увеличение потребления в 2,5 раза по сравнению с 2008 годом (до 21,6 млн. тонн). В то же время, в соответствии с прогнозным балансом, объем производства бензинов в 2012 году в целом возрастет на 6,7% (с 35,6 до 38 млн. тонн), наряду с этим введение технического регламента автомобильного бензина «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 27 февраля 2008 г. № 118 и указанный прогноз потребления обуславливает необходимость существенного увеличения доли высокооктановых бензинов в структуре их производства с 24% до 31% и ввода мощностей по дополнительному их производству в объеме не менее 5 млн. тонн.



Как показал анализ динамики цен и объемов потребления, внутренний рынок нефтепродуктов еще не вышел на спросовые ограничения по цене.



Анализ динамики индексов розничных цен на бензин и дизельное топливо на внутреннем рынке России в сравнении с индексом роста потребительских цен свидетельствует, что рост цен на нефтепродукты на внутреннем рынке за период 2002 – 2009 годы за исключением предкризисного периода 2008 года не превышал темпы инфляции.

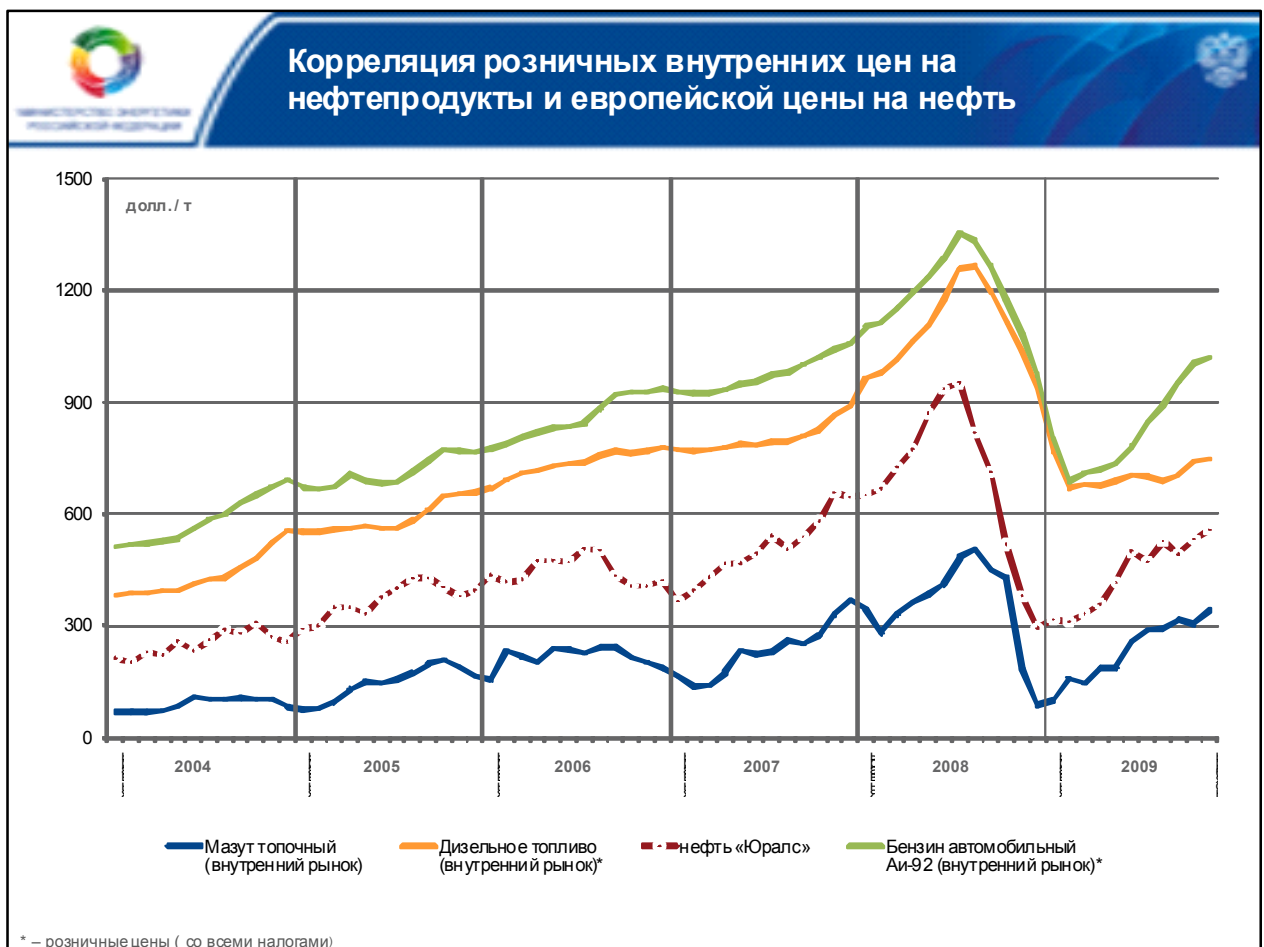
В. Механизм ценообразования в оптовом сегменте внутреннего рынка нефтепродуктов

В условиях слабых ценовых ограничений со стороны внутреннего спроса экспортный паритет – основа ценообразования на внутреннем рынке нефтепродуктов.

По информации нефтяных компаний цены реализации нефтепродуктов на внутреннем рынке формируются ежемесячно на основе исследования цен

спроса и предложения, мониторинга рыночных цен данных товаров и текущей экспортной альтернативы.

Справочно: анализ влияния европейских цен на нефть на состояние внутреннего рынка на примере оптовых цен основных нефтепродуктов (автомобильного бензина, дизельного топлива и мазута топочного) свидетельствует о высокой степени связи между европейским и внутренним рынком.



Справочно: цены на нефтепродукты на внутреннем российском рынке формируются по отношению к поставкам на следующий месяц. Цена внутреннего рынка на следующий месяц формируется исходя из текущей цены европейского рынка, поэтому динамика российской внутренней цены, как правило, отстает на месяц от динамики цен европейского рынка. Для дизельного топлива анализ показывает, что наилучшим образом аппроксимирует эмпирические значения следующее уравнение:

$$\Pi_{\text{ДТ(внутр)}}^t = 0,8366 \times \Pi_{\text{Urals}}^{t-1} + 75,32 \quad (1)$$

где t – порядковый номер месяца, от 1 до 63;

$\Pi_{\text{ДТ(внутр)}}^t$ – цена дизельного топлива на внутреннем рынке без налогов в месяц " t ", долл./т.;

Π_{Urals}^{t-1} – цена Urals на европейском рынке в месяц " $t-1$ ", долл./т.;

Коэффициент детерминации составляет 0,953. Таким образом, цена предприятия на дизельное топливо (без налогов) при цене Urals 71,54 долл./бар. (522,24 долл./т) и курсе рубля к доллару 30,55 руб./долл. составит исходя из уравнения регрессии:

$$(0,8366 \times 522,24 + 75,32) \times 30,55 = 15648,6 \text{ руб./т}$$

Еще более высокие показатели корреляции (коэффициент детерминации 0,960) характеризуют зависимость цен внутреннего рынка на топочный мазут от европейских цен на нефть. Соответствующая зависимость между внутренними и европейскими ценами на мазут описывается следующим уравнением:

$$\Pi_{\text{М(внутр)}}^t = 0,4560 \times \Pi_{\text{Urals}}^{t-1} - 31,61 \quad (2)$$

где $\Pi_{\text{М(внутр)}}^t$ – цена мазута топочного на внутреннем рынке без налогов в месяц " t ", долл./т.

Также высокой (коэффициент детерминации 0,959) является связь между ценами на автомобильный бензин и европейскими ценами на нефть:

$$\Pi_{\text{Б(внутр)}}^t = 0,756 \times \Pi_{\text{Urals}}^{t-1} + 80,66 \quad (3)$$

где $\Pi_{\text{Б(внутр)}}^t$ – средняя цена бензина автомобильного на внутреннем рынке без налогов в месяц " t ", долл./т.

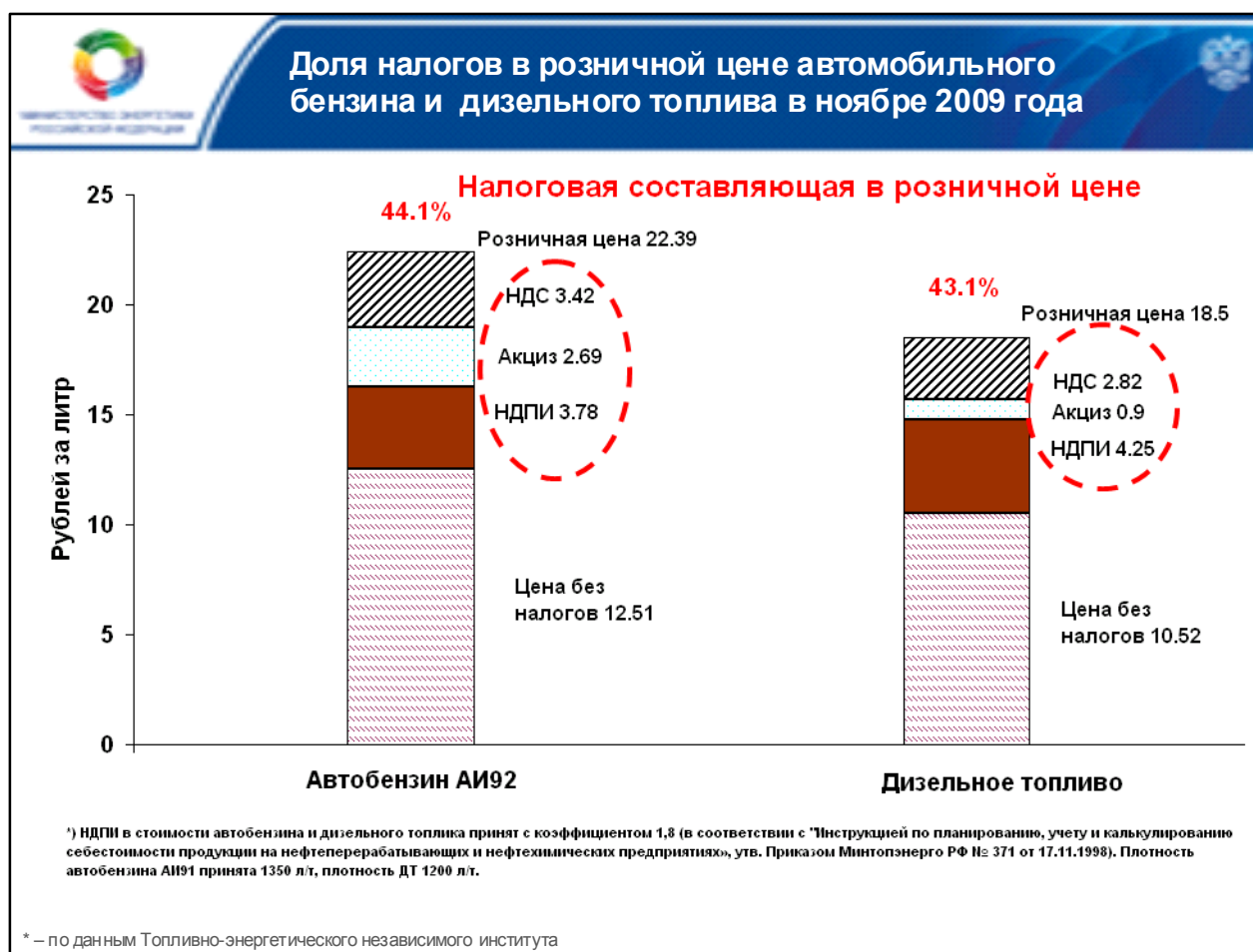
В то же время в отдельные краткосрочные периоды возможны текущие отклонения от этой зависимости.

Анализ влияния европейских цен на нефть на состояние внутреннего рынка на примере оптовых цен основных нефтепродуктов (автомобильного

бензина, дизельного топлива и мазута топочного) свидетельствует о высокой степени связи между европейским и внутренним рынком.

Анализ подтверждает, что нефтяные компании формируют отпускные цены на нефтепродукты в основном исходя из принципа равной доходности их поставок на внутренний и внешний рынок, при этом в отдельные краткосрочные периоды возможны текущие отклонения от этой зависимости как в одну, так и в другую сторону.

Справочно:

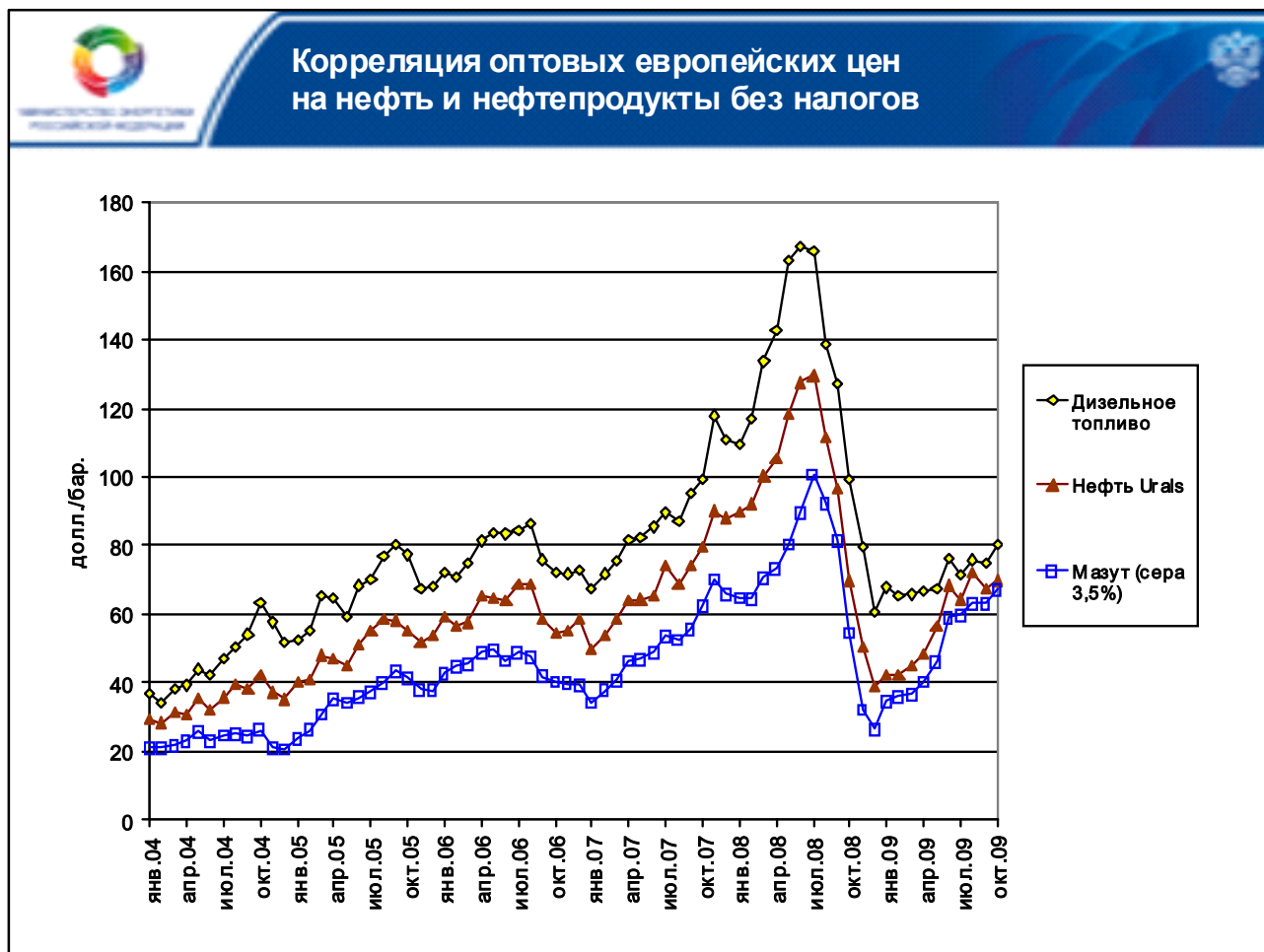


Доля налоговой составляющей в розничной цене нефтепродуктов при их поставке на внутренний рынок, является существенной. Так в ноябре 2009 года налоговая составляющая в цене бензина АИ-92 составляла 44,1%, в цене дизельного топлива – 43,1%.

В настоящее время в России одни из самых низких уровней очищенных от косвенных налогов (налогов на потребление) цен на моторные виды топлива в мире.



*С учетом налоговой составляющей в России все равно сохраняются
одни из самых низких цен в мире на нефтепродукты.*



Динамика котировки цены нефтепродуктов на мировом рынке в долгосрочном плане является одним из основных факторов, влияющих на оптовые цены внутреннего рынка нефтепродуктов.

Вместе с тем сложившаяся инфраструктура рассматриваемого сегмента товарного рынка с учетом его региональных особенностей обуславливают объективную необходимость совершенствования процесса ценообразования в целях развития рынка.

3. Формирование объективных ценовых индикаторов внутреннего рынка нефтепродуктов

Для оптового рынка нефтепродуктов объективно необходима методика определения соответствия цен рыночным. Методика должна устанавливать порядок расчета диапазона цен для российского рынка нефтепродуктов. Расчет основывается на общедоступной информации об оптовых ценах в крупнейших центрах мировой торговли.

Цена российских производителей на основные нефтепродукты не должны превышать предельной индикативной цены для каждого НПЗ. В этом случае цена признается соответствующими требованиям российского антимонопольного законодательства.

Также признаются рыночными цены, попадающие в диапазон котировок зафиксированных биржами нефтепродуктов по сделкам, состоявшимся в рассматриваемый период, в том числе в случае, когда эти цены выходят за рамки диапазонов рассчитанных по данной методике.

По мере формирования объемов биржевой торговли (до 10% и более от емкости внутреннего рынка) и формирования на этой основе более объективного ценового индикатора роль методики как расчетного инструмента сопоставимых конкурентных рынков сохранится.

Для справедливого антимонопольного контроля за ценообразованием на рынке нефти и нефтепродуктов в Российской Федерации необходимы общепризнанные ценовые индикаторы, определяемые либо по выработанной

участниками рынка и государством методике, либо в процессе биржевых торгов. В период до выхода на репрезентативный уровень объемов биржевой торговли нефтепродуктами, представляется целесообразным формирование объективного индекса внутренних цен на базе ценовых котировок на сопоставимых и тесно связанных с российскими основными внешними рынками.

Основными центрами мировой торговли нефтепродуктами являются страны Северо-Западной Европы, Средиземноморье, США и Сингапур (далее мировые центры – МЦ). Ценовые индикаторы, формируемые на этих базисах, являются системообразующими для всей торговли нефтепродуктами в близлежащих регионах. В краткосрочной перспективе котировки различных МЦ демонстрируют разную динамику из-за различий в региональном спросе и предложении.

Учитывая значительные экспортные мощности и географическую распределенность российских НПЗ, маркерами экспортной эффективности для отечественной нефтепереработки являются все четыре вышеозначенных МЦ. В зависимости от географического местоположения и проработанности логистических каналов, отечественные НПЗ контрактуют свои экспортные поставки в привязке к котировкам того или иного МЦ (Западные НПЗ к NWE, Южные к MED, Восточные к Сингапуру и все к США, как к наиболее емкой торговой площадке мира).

Цены внутреннего рынка находятся в постоянном балансе с мировыми котировками, в случае роста мировых котировок, увеличивается экспорт и снижается предложение на внутреннем рынке – это обуславливает рост российских цен на нефтепродукты, до тех пор, пока эффективность двух каналов сбыта не сравняется. При снижении мировых котировок, экспортные объемы «перетекают» обратно, обеспечивая превышение предложения над спросом, в результате чего цены на внутреннем рынке снижаются, опять же до уровня экспортной поддержки. Данный механизм абсолютно идентичен механизму арбитражных поставок между МЦ и помогает выравнивать мировую конъюнктуру рынка нефтепродуктов экономическими методами,

нивелируя колебания спроса и предложения. Время, необходимое на переброску объемов с внутреннего рынка на экспорт и обратно, а также время реакции рынка на произведенные действия определяет инерционность изменений цен внутреннего рынка относительно мирового. Такая переброска естественно не может происходить мгновенно, т.к. у всех нефтяных компаний есть инфраструктурные ограничения, срочные контракты с согласованными графиками поставки и т.д. В этой связи можно говорить о том, что цены внутреннего рынка реагируют на общемировые тенденции с определенным лагом по времени.

Инерционность внутреннего рынка имеет свои неоспоримые преимущества, т.к. позволяет «сглаживать» колебания крайне нестабильных мировых рынков.

Учитывая сложившийся баланс внутренних цен на нефтепродукты с мировыми ценовыми котировками и высокую степень их корреляции Минэнерго России рассмотрело два варианта формулы текущего ценового индикатора внутреннего рынка.

Вариант Минэнерго России определения предельных индикативных цен для каждого НПЗ.

1. Для Московского НПЗ:

$$\text{Ци(Москва)} = ((\text{Цдз} - \text{Тдз(Москва)} - \text{Эп}) * \text{Р} - \text{Тв(Москва)} + \text{А}) * (1 + \text{НДС}) * (1 + \text{D}/100)$$

2. Для всех НПЗ, подключенных к системе МН:

$$\text{Ци}i = \max\{((\text{Цдз} - \text{Тдз}i - \text{Эп}) * \text{Р} - \text{Тв}i + \text{А}) * (1 + \text{НДС}) * (1 + \text{D}/100); \text{Ци(Москва)}\}$$

3. Для НПЗ в восточной части России, не подключенных к системе МН:

$$\text{Ци}j = \text{Ци}i + \text{Тв}ij$$

Ци_{*i*} – индикативная цена нефтепродукта для *i* – НПЗ, рублей за тонну;

Ци_{*j*} – индикативная цена нефтепродукта для *i* – НПЗ, не подключенного к системе МН, рублей за тонну;

Ци (Москва) – предельная индикативная цена Московского нефтеперерабатывающего завода, рублей за тонну.

Цдз – мировая цена (ежедневные котировки мировых агентств энергетической информации), долларов США за тонну;

Тдзі – стоимость транспорта от границы (в зависимости от преимущественного направления поставок с данного НДЗ) до европейских центров торговли (морской транспорт по данным WorldScale), долларов США за тонну;

Тдз(Москва) – стоимость транспорта от границы (в зависимости от преимущественного направления поставок нефтепродукта с Московского НДЗ) до европейских центров торговли (морской транспорт по данным WorldScale), долларов США за тонну;

Эп – экспортная пошлина, долларов США за тонну;

Р – курс рубля к доллару, рублей за доллар США;

Тві – стоимость транспорта от НПЗ до границы (железнодорожный транспорт – минимальный тариф по данным ОАО «РЖД», перевалка, услуги портов), рублей за тонну;

Тв(Москва) – стоимость транспорта от Московского НПЗ до границы (железнодорожный транспорт – минимальный тариф по данным ОАО «РЖД», перевалка, услуги портов), рублей за тонну;

Твіj – стоимость железнодорожного транспорта до ближайшего НПЗ, подключенного к системе МН, включая НДС, рублей за тонну;

А – ставка акциза, рублей за тонну;

МН – магистральные нефтепроводы.

В качестве предельной индикативной цены для каждого НПЗ используется нет-бэк цена нефтепродукта, увеличенная на дифференциал D. Используется наибольшее значение нет-бэк цены для данного НПЗ при поставках на разные рынки и по разным транспортным маршрутам. Величина дифференциала D составляет 20%.

Указанный диапазон соответствует статье 40 Налогового кодекса как предельный уровень, превышение которого предоставляет право налоговым органам проверять правильность применения цен по сделкам.

Кроме того, указанный диапазон не превышает 30% отклонения в сторону увеличения, рассматриваемого государством как предельно допустимый для социально значимых товаров (статья 8 проекта Федерального закона «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации», одобренного Государственным Думой Федерального Собрания Российской Федерации).

В случае, если нет-бэк цена НПЗ оказывается ниже нет-бэк цены Московского НПЗ, используется нет-бэк цена МНПЗ в связи с его расположенностью в регионе с максимальным потреблением нефтепродуктов. Цена реализации нефтепродуктов (на день контрактации), не превышающая уровень предельной индикативной цены для соответствующего НПЗ, не может быть признана монопольно высокой. Также цена не может быть признана монопольно высокой в случае, если она находится в диапазоне котировок биржевых торгов.

Предельные индикативные цены определяются для бензина автомобильного, дизельного топлива, мазута топочного и реактивного топлива ежедневно для каждого НПЗ (группы НПЗ). Все параметры, кроме таможенной пошлины, принимаются на день контрактации. Если на этот день необходимые параметры не публикуются, то используется последнее опубликованное значение.

В случае, если поставка осуществляется в тот же месяц, что и день контрактации, либо в случае, если на день контрактации ставка таможенной пошлины на следующий месяц не опубликована, принимается ставка таможенной пошлины на день контрактации. В остальных случаях используется ставка таможенной пошлины на следующий месяц.

Цдз рассчитывается на основе индикаторов того рынка, куда преимущественно поставляются нефтепродукты с данного НПЗ. Используются котировки двух рынков нефтепродуктов: СЗЕ и Средиземное Море по данным издания Platts European Marketscan (используется среднее

арифметическое опубликованных границ диапазона цен для каждого из рынков).

| Нефтепродукты | NWE | Med |
|-------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Автобензины А-76/80 | Naphtha Rotterdam barges | Naphtha |
| Автобензины Аи91 и выше | Premium gasoline Non Oxy | Premium Unleaded 10 ppm |
| Реактивное топливо | Jet | Jet |
| Дизельное топливо | Gasoil 0.1% | Gasoil 0.1% |
| Мазут топочный | Fuel Oil 3,5% | Fuel Oil 3,5% |

Альтернативный вариант определения индикатора оптовых цен.

Диапазон устанавливается для оптовой отпускной цены российского производителя и рассчитывается по следующей формуле:

Приведенная Мировая цена $\pm 20\%$

| | | |
|-------------------------------|-------------|--|
| Отпускная НПЗ | цена | цена оптовой поставки по предоплате, на базисе франко-завод, с налогами РФ |
| Приведенная Мировая цена | = | $((\text{СМЦ} - \text{Пошлина}) * \text{Курс USD} + \text{Акциз}) * \text{НДС}$ |
| СМЦ (Средняя мировая цена) | = | $(\text{FOB NWE} + \text{FOB MED} + \text{FOB Gulf Coast} + \text{FOB Singapore}) / 4$ средние из минимальных и максимальных котировок МЦ для данного нефтепродукта и приведенные к единым единицам измерения |

| Нефтепродукты | Основные мировые центры торговли нефтепродуктами | | | | |
|---------------------|--|--------------------------|------------------------|--------------------|-----------------------|
| | Россия | Северо-Западная Европа | Средиземное море | Северная Америка | Сингапур |
| Бензин А-76 | Бензин А-76 Нормаль-80 | Naphtha Barges | Naphtha | Naphtha Gulf Water | Naphtha |
| Бензин А-95, А-92 | Бензин Аи-95, Премиум-95, ЕВРО-95 | Premium Gasoline Non Oxy | Gasoline 10ppm Premium | Unleaded 89 9RVP | Gasoline 95 unleaded |
| Авиационный керосин | ТС-1, РТ, Джет-1 | Jet | Jet | Jet 54 | Kerosene |
| ДТ летнее | ДТЛ 0.2-62, EN590 сорт C, ДТЛ ЕВРО-4 | Diesel 10ppm | 10ppm ULSD | LS No. 2 | Gasoil 0.005% sulphur |
| Мазут топочный | Мазут М-100 с серой до 3,5% | Fuel Oil 3.5% | Fuel Oil 3.5% | No. 6 3.0% | HSFO 380 CST |

- Средняя дневная котировка = (минимальное значение + максимальное значение)/2;
- Котировки должны быть приведены к единым единицам измерения – долларам США за метрическую тонну.
- Используются котировки агентства Platt's, публикующего ценовую информацию по всем международным центром торговли нефтепродуктами.

Несмотря на все вышеперечисленные основания, Методика расчета диапазона рыночных цен – крупнейший прецедент для рынка РФ, должна быть максимально простой, понятной и единой для всех производителей нефтепродуктов, что и определяет диапазон в размере 20%.

Как показал анализ применимости Варианта 1 методики на статистически значимом периоде, а именно за последние 4,5 года, диапазон цен российских производителей в целом укладывается в диапазон проекта представляемой методики.

В то же время Минэнерго России отмечает ряд существенных недостатков в предложенном варианте.

Оптовый рынок нефтепродуктов в России гораздо менее подвержен монополистическому воздействию со стороны ключевых игроков, чем принято полагать. На обобщенном федеральном уровне, цены внутреннего рынка в основном следуют паритету с экспортными нетбэками, отклонения,

как правило, до 10% в амплитуде связаны по большей части с временным лагом в экспортных пошлинах относительно текущей международной цены. Поэтому общероссийский расчетный ценовой маркер в подавляющем числе случаев (от 99%) покажет соответствие фактических оптовых цен «справедливой» расчетной цене (особенно, если рамки самого маркера будут раздвинуты до $\pm 20\%$).

Таким образом, сама проблема сформулирована не совсем корректно. Вместо того, чтобы говорить о единой справедливой цене, да еще в таком обширном диапазоне ($\pm 20\%$), необходима выборочная проверка данных о продажах индивидуальных НПЗ и сравнение их цены с расчетными для конкретного сопоставимого базиса поставки.

Поэтому вариант методики Минэнерго России позволит гораздо точнее, а главное, методологически более верно оценивать справедливый уровень цен для индивидуальных НПЗ.

Представляются целесообразными следующие области применимости методики определения диапазона рыночных цен российского рынка нефтепродуктов.

В качестве формулы стартовой цены на биржевых торгах в случаях:

- начала торгов на биржевой площадке;
- возобновления биржевых торгов после перерыва по той или иной товарной позиции;
- согласования с ФАС России стартовой цены для участников биржевых торгов по предписанию.

Указанные области применимости методики, наряду с прямыми направлениями использования, позволят сформировать биржевые котировки внутреннего рынка нефтепродуктов.

Использование биржевых цен в качестве рыночного индикатора открытых внебиржевых торгов при сохранении роли методики для контроля за спекулятивными манипуляциями ценами внутреннего рынка.

Методику необходимо рассматривать как временную меру формирования объективного индикатора цен внутреннего рынка. По мере роста объемов биржевых продаж нефтепродуктов с выходом на уровень 10-15% от емкости внутреннего рынка таким индикатором должен стать биржевой индикатор цен.

По итоговым ценам биржевых торгов с использованием биржевых цен в качестве рыночного индикатора нефтяными компаниями проводятся открытые торги по оставшимся объемам нефтепродуктов с участием как аффилированных, так и неаффилированных покупателей.

С учетом анализа географического расположения российских НПЗ и основных направлений поставок нефтепродуктов на внутренний рынок и на экспорт представляется целесообразным в рамках унификации биржевых контрактов сформировать единый базис поставки «ФОБ Москва».

Формирование единого базиса поставки для Европейской части страны позволит снять сложности в создании стандартного беспоставочного контракта для срочного рынка нефтепродуктов.

В дополнение представляются целесообразным также:

- Расширение участников биржевых торгов за счет госзакупок (устранить ограничения для государственных и муниципальных предприятий покупать товары через биржу путем внесения изменений в Федеральный закон от 21 июля 2005 г. № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд»).
- Разработка и реализация организационных мероприятий с участниками «реального» и финансового секторов экономики по повышению привлекательности биржевых инструментов торговли;
- Обеспечение гарантий и создание необходимой биржевой инфраструктуры;
- Графики выхода нефтяных компаний на биржу с целью реализации на бирже 10% от объема внутреннего потребления

нефтепродуктов, как необходимый уровень первоначального этапа «опытно – промышленной эксплуатации» биржевых торгов нефтепродуктами.

Развитие биржевой торговли

За декабрь 2009 года объем торговли нефтепродуктами (автомобильный бензин, дизельное топливо, мазут и авиационный керосин) на трех биржах составил 428 тыс. тонн (около 7,1% от объема отгрузки нефтепродуктов на внутренний рынок).

Всего за 2009 год, объем торговли нефтепродуктами на трех биржах достиг более 2,3% (более 1,7 млн. тонн) от объема их внутреннего потребления, что, учитывая отсутствие развитого рынка производных финансовых инструментов, связанных с нефтепродуктами, пока не позволяет считать задачу формирования полноценного биржевого рынка решенной, а формирующийся на них ценовой сигнал в достаточной мере репрезентативным.



Поскольку по имеющимся оценкам на сегодняшний день нефтяные компании обладают достаточным объемом свободных ресурсов нефтепродуктов для реализации более значительных объемов через биржевые площадки полагаю, что это является, в том числе и следствием не всегда эффективного государственного регулирования, а также несовершенства как отраслевого, так и налогового и биржевого законодательства.

Основные проблемы законодательства в этой сфере были рассмотрены на совещании Комитета Государственной Думы РФ по энергетике «Законодательное обеспечение биржевой торговли нефтью и нефтепродуктами в Российской Федерации» 11 июня 2009 г. К ним, в частности, отнесены:

1. Необходимость законодательного закрепления клиринговой деятельности, в том числе клиринговых операций по учету обязательств, связанных с обязательствами по поставке товара.

2. Отсутствие полноценного регулирования срочного рынка (рынка производных финансовых инструментов) и системы налогообложения операций, совершаемых на этом рынке (взимание НДС только в момент завершения обращения фьючерсного контракта и начала периода его исполнения).

3. Необходимость совершенствования регулирования выпуска, учета и порядка обращения двойных складских свидетельств (без уплаты НДС) на стандартные товары, позволяющих их использование в биржевой торговле.

4. Отсутствие законодательно закрепленных мер по борьбе с манипулированием ценами и совершению сделок и использованием инсайдерской информации.

В целях создания условий для развития биржевой торговли нефтепродуктами полагаю целесообразным продолжить работу по следующим направлениям:

1. Совершенствование нормативной базы в части:

- налогообложения НДС поставок по биржевым фьючерсным контрактам;
- налогообложения налогом на прибыль биржевых операций с товарными активами;
- уточнения порядка бухгалтерской и налоговой отчетности при операциях хеджирования;

2. Развитие биржевой инфраструктуры торговли нефтью и нефтепродуктами:

- разработка системы «гарантов поставки» по биржевым товарным контрактам, предусматривающей ее распределение по всей территории Российской Федерации и привязку к основным базисам поставки (НПЗ, нефтебазы).

В качестве основы для формирования такой системы целесообразно использование мощностей Росрезерва, независимых (предварительно сертифицированных) нефтебаз (*по состоянию на 01.12.2009 остатки автобензина и дизельного топлива на нефтебазах составляли около 1 млн. тонн*), а также технологические остатки в системах ОАО «АК» Транснефть». Эта система должна быть связана современными каналами связи и электронным документооборотом для практически мгновенного проведения сделок по поставке нефти и нефтепродуктов по счетам участников торгов;

- развитие инфраструктуры для практического применения инструмента складских свидетельств (связь банков-депозитариев, организация системы контроля за товарными остатками и др.).

Также должна осуществляться работа по разработке и реализации организационных мероприятий с участниками «реального» и финансового секторов экономики по повышению привлекательности биржевых инструментов торговли.