



АЛЕКСЕЙ ТОРГАШЕВ: **«ОПТОВЫЙ СЕГМЕНТ И НЕЗАВИСИМЫЕ СЕТИ АЗС ЖДЁТ СУРОВАЯ БОРЬБА ЗА МАРЖИНАЛЬНОСТЬ»**

Об особенностях внутреннего рынка нефтепродуктов НЕФТЕГАЗОВАЯ ВЕРТИКАЛЬ побеседовала с Алексеем ТОРГАШЕВЫМ, трейдером компании «Альфа-Синтез».

НГВ: Как можно охарактеризовать динамику ценообразования на нефтепродукты на внутреннем рынке по итогам первого полугодия?

А. Торгашев: Рынок нефтепродуктов в первом полугодии 2023 года был хаотичным и абсолютно непредсказуемым. Любые прогнозы аналитиков и многолетняя статистика не могла дать ответ на простой вопрос – время покупать или время продавать. Слишком много факторов оказало влияние на ценообразование на моторное топливо на биржевых торгах. Сомневаюсь, что есть аналитики, которые сумели предсказать, что же будет с ценами и с нами.

Нефтяные компании бодро отчитались об исполнении государственного задания по удержанию цен на топливо, а независимые операторы вместо топлива продают кофе

Среди ключевых факторов, оказавших влияние на цены:

- «потолок цен», введенный нашими «партнёрами» на экспорт российской нефти;
- логистические проблемы на железной дороге, особенно в дальневосточном и юго-западном направлениях;
- непрерывный поток информации и слухов о снижении либо отмене демпфера;
- введение и немедленное исчерпание льгот на ж/д тарифы на определенные направления;
- курс доллара;
- государственное регулирование цен на АЗС и требования к нефтяным компаниям увеличить объемы продаж топлива на бирже;
- появление на рынке игроков, перенаправивших поток топлива, предназначенного для внутреннего рынка на экспорт по «серым» схемам.

Что в итоге? Нефтяные компании бодро отчитались об исполнении государственного задания по удержанию цен на топливо, а независимые операторы вместо топлива продают кофе и будут считать прибыль по итогам года и, возможно, если повезёт, сведут баланс с небольшой прибылью только благодаря высокой марже в первом квартале текущего года. О развитии или инвестициях в бизнес по розничной реализации топлива со стороны независимых игроков речи уже не идёт.

НГВ: Сокращение выплат по демпферу в два раза до конца 2026 года к каким эффектам может привести?

А. Торгашев: Сентябрьское сокращение выплат ВИНКом по демпферу ещё только грядет, но уже заложено в цену, судя по очередным, почти ежедневным ценовым рекордам на дизельное топливо и бензины на СПБМТСБ.

Логика данных выплат определяет правительство РФ, и все участники рынка понимают, что снижение выплат по демпферу – это вынужденная мера по сокращению дефицита федерального бюджета. Кто будет основным плательщиком и компенсирует выпадающие доходы нефтяных компаний? Очевидно, за всё заплатит конечный потребитель.

НГВ: Как оцениваете работу СПБМТСБ?

А. Торгашев: Работу СПБМТСБ можно определить как островок стабильности. Объем биржевых продаж растёт. Сбоев в ходе торгов не было. Расчеты производятся четко. Биржа исполняет функцию – место, где встречаются Покупатель и Продавец. Вводится в практику новый механизм – ОТП (оператор товарных поставок), призванный в разы уменьшить бумажный документооборот и по идее сделать процесс отгрузки прозрачным и удобным для всех участников. Но как любое нововведение, оно приносит новые окна возможностей – для дополнительного заработка нефтяных компаний и перекладывания всех расходов на покупателя биржевого ресурса. Знаю, что биржа в курсе этих проблем, идет диалог между участниками рынка, но, учитывая количество интересантов и трудность регламентирования на бумаге, тонкая настройка, в которой будут учтены интересы всех участников рынка, займёт не месяцы, а годы.

Сентябрьское сокращение выплат ВИНКом по демпферу ещё только грядет, но уже заложено в цену, судя по очередным, почти ежедневным ценовым рекордам на дизельное топливо и бензины на СПБМТСБ

НГВ: Такой же вопрос про ФАС.

А. Торгашев: ФАС занимается невозможным. Учитывая, что основным донором в бюджет РФ являются именно нефтяные компании, ведомство пытается обеспечить наполнение бюджета и сделать вид, что ежедневно борется за рост конкуренции, увеличение объема продаж на торгах и стабилизацию цен. Результат мы видим в ежедневных новостях о новых ценовых рекордах на бензин и дизельное топливо в оптовом секторе. При этом цены на АЗС остаются стабильными и растут строго в рамках официальной инфляции.

НГВ: Как справляется РЖД с перевозкой нефтеналивных грузов? Как изменился трафик перевозки грузов по

железной дороге? Каким промышленным грузам дают приоритет? К примеру, владельцы АЗС отмечают существенные задержки нефтепродуктов...

А. Торгашев: Погрузка нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом за первое полугодие 2023 снизилась на незначительные 1,4% (1,5 миллиона тонн). Связано это прежде всего с тем, что перевозки на короткие расстояния, до полутора тысяч километров, экономически выгоднее стало осуществлять автомобильным транспортом. Отгрузка с НПЗ, ЛПДС либо нефтебаз занимает один-два дня вместо «не более 30 дней» согласно «биржевого регламента», а учитывая растущую стоимость финансирования, отсутствие «недоливов» и четкое понимание даты прибытия товара, автоперевозки получаются более экономически целесообразными, чем ожидание товара, отгруженного по железной дороге, где в накладной прописываются максимальные сроки доставки, которые превратились в оптимистический прогноз, но не становятся реальностью. Связано это с тем, что, по неофициальным данным, приоритет отдается военным грузам для СВО, поставкам зерна, угля и удобрений.

Существенные задержки топлива в пути вызывают необходимость у независимых АЗС и нефтебаз привлекать больше средств для приобретения топлива. Должен быть остаток на АЗС, точке оптового хранения, должен быть товар в пути, также необходимо закупать топливо для следующих периодов.

Рост закупок на «будущие периоды» составляет 20-30% к обычному состоянию рынка.

Перевозки нефтеналивных грузов на короткие расстояния, до полутора тысяч километров, экономически выгоднее стало осуществлять автомобильным транспортом

НГВ: Какие инфраструктурные решения могут улучшить ситуацию по транспортировке нефтеналивных грузов в актуальных условиях (трубопроводы, нефтебазы, терминалы, новые вагоны и инновации)?

А. Торгашев: В данной ситуации есть несколько способов оптимизации логистики – система трубопроводов «Транснефти» и поставка водным транспортом, но данная опция есть не во всех регионах страны и не все НПЗ и конечные получатели топлива имеют доступ к погрузке или приёмке товара водным транспортом, а поставки по воде имеют сезонный характер.

НГВ: Как можно охарактеризовать баланс спроса и предложения на внутреннем и внешнем рынке, согласно логистическим факторам и трендам?

А. Торгашев: Стоит отметить, что несмотря на все трудности, с которыми столкнулась страна в последний год, дефицита топлива или отсутствие доступа к покупке ресурса, которые мы наблюдали несколько лет назад, в первом полугодии 2023 года отсутствуют. Могут не нравиться сроки доставки или цена продукта, но баланс спроса и предложения не нарушен. С топливом в стране проблем нет.

У независимых АЗС рост закупок на «будущие периоды» составляет 20-30% к обычному состоянию рынка

НГВ: Как может измениться логистика в связи с ситуацией на Черном море в контексте отмены зерновой сделки? К примеру, учитывая возможности дронов?

А. Торгашев: После ударов украинскими беспилотными дронами по танкеру в Керченском проливе и сухогрузу в Новороссийске становится очевидно, что Чёрное море становится небезопасным местом для судоходства, а, по статистике, через черноморские порты происходит порядка 60% нефтяного и топливного экспорта в европейской части России, остальные 40% дают Севморпуть и порты на Балтике. На этом фоне стоит ожидать роста стоимости фрахта и страховки для судов, в том числе иностранных, осуществляющих транспортировку сырья и продуктов переработки нефти по Черному морю. Также очевидно, что военным придётся применять специальные меры для защиты безопасного судоходства. – выставление боновых заграждений, гидролокаторов, сопровождение военными судами караванов, перевозящих грузы. Всё это так или иначе скажется на стоимости транспортировки, а значит, конечной цены для покупателей. Также пострадавшей стороной является Казахстан, значительная доля нефтяного экспорта которого осуществляется через черноморские порты России.

НГВ: Какие прогнозы на второе полугодие?

А. Торгашев: Что следует ожидать во втором полугодии 2023 года? Отсутствия стабильности! Рост ключевой ставки. Непредсказуемость курса доллара, слухи о введении уполномоченных экспортёров нефти и продуктов её переработки, появление на рынке нефтепродуктов трейдерских структур, которые фактически являются подразделениями банков. Всё это вносит элемент непредсказуемости. Одно можно утверждать точно: дефицита топлива и стремительного скачка цен на моторное топливо на АЗС внутри России не будет. Оптовый сегмент и независимые сети АЗС ждёт суровая борьба за маржинальность.

**PS.**

Статья написана в начале августа, но в наше стремительное время очень быстро устарела.

В середине и конце августа на рынке наметились четыре новых тенденции:

1. Нефтяные компании изменили стратегию продаж на биржевых торгах, теперь нет времени на размышление, покупаем или нет. Всё происходит очень стремительно и, по мнению участников рынка, проблемой стала сама покупка. Либо тебе повезло, и ты сумел купить, либо приходи завтра, а сегодня ты остался без ресурса. Эта ситуация подталкивает цены вверх практически на любое моторное топливо на всех базисах.
2. Текущий курс доллара, рост цены на сырье внутри страны и превосходная экспортная альтернатива привели к стремительному росту цен на печное топливо, производимое малыми и средними НПЗ, не входящими в вертикально интегрированные структуры. Цены на данный продукт у некоторых производителей перешагнули рубеж в 100 000 рублей за тонну. Данное топливо запрещено к реализации на АЗС, хотя отдельные случаи имеют место быть, но это криминальные истории. Основным потребителем данного топлива являлись дорожники, сельхозпроизводители и промышленные предприятия. По некоторым оценкам, потребление данных продуктов составляет порядка 1 000 000 тонн в месяц, и наличие данного продукта снижало спрос на дизельное топливо Евро внутри страны. Фактическое исчезновение данного продукта с рынка (он весь ушел на экспорт) привело к всплеску спроса на стандартное дизельное топливо. Это повлекло стремительный скачок цен и появление дефицита предложения в

некоторых регионах. Ситуация усугубилась тем, что в августе и сентябре всегда наблюдается сезонный всплеск спроса на печное и дизельное топливо со стороны сельхозпроизводителей. Сейчас – время уборки и транспортировки урожая, тем более что в текущем году он в России опять рекордный.

3. Ещё одним негативным фактором стало удлинение сроков погрузки с НПЗ и, самое главное, очень существенные задержки грузов в пути уже на многие направления, а не только на Дальний Восток и юго-западный маршрут. Время в пути, к примеру на Крым, вместо плановых 10-15 дней составляет и 40, и даже 60 дней. Это кратно увеличивает количество денег, которые необходимо задействовать для финансирования сделок, и тут накладывается следующий фактор.
4. Стоимость денег. Поднятия ключевой ставки ЦБ РФ привело к увеличению стоимости кредитования со стороны банков. Получается замкнутый круг, который разогревает и так высокие цены на моторное топливо для конечных потребителей, что в самое ближайшее время мы все ощутим по выросшей стоимости товаров в магазинах. Сбывается тот самый анекдот. Бензин подорожал, потому что подорожала транспортировка бензина из-за подорожания бензина. И разорвать этот порочный круг сможет только завершение сезона отпусков и сельскохозяйственных работ. Только тогда мы увидим успокоение цен, но где они остановятся, и какие очередные потолки пробьют, пока предсказать трудно. Одно можно утверждать наверняка – распродаж образца начала 2023 года и маржинальности независимых АЗС, которая была достигнута в 2022 году, не повторится. 🚩