

## КРУГЛЫЙ СТОЛ "РЫНОК МОТОРНЫХ ТОПЛИВ РОССИИ: КАКИЕ ЦЕНЫ НУЖНЫ ПОТРЕБИТЕЛЮ"

Круглый стол состоялся 19 марта в Президент-Отеле. В работе Круглого стола приняли участие представители федеральных органов власти (*Аппарат Правительства, ФАС, Совет Безопасности, Счетная палата, МВД*), *Комитетов по энергетике и транспорту Государственной Думы, Комиссии по естественным монополиям Совета Федерации*, крупнейших вертикально-интегрированных нефтяных компаний, *Нефтегазстройпрофсоюза*, а также профессиональных ассоциаций потребителей и производителей моторных топлив – *Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, Ассоциации морских и речных бункеровщиков, фонда "Партнер Гражданской авиации", Межрегиональной общественной организации автомобилистов "Свобода выбора", Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков, Союза нефтегазопромышленников России, Российского топливного союза, Московского межрегионального нефтяного союза.*

Организаторы Круглого стола – нефтегазовый журнал *"ИнфоТЭК"* и ЗАО *"Нефтехимсервис"*. Ниже представлены материалы Круглого стола (начало публикации).

---

*Наталья Шуляр*, к.т.н., генеральный директор, ООО "Издательский дом "ИнфоТЭК"

---

Уважаемые коллеги, позвольте поприветствовать Вас от лица нашей компании *"ИнфоТЭК"*. В зале сегодня присутствуют представители Аппарата Правительства, Совета Безопасности, Федеральной Антимонопольной службы, Государственной Думы и Совета Федерации, ассоциаций потребителей и производителей моторных топлив, профсоюзов, нефтяных компаний, эксперты.

Я задам Вам один вопрос. Почему мы постоянно слышим из всех средств массовой информации какова мировая цена на нефть? Почему нам сообщают об этом все радиостанции, газеты и электронные СМИ каждые 15 минут? Уже любого бомжа с площади трех вокзалов спроси и он ответит сколько стоит нефть на мировом рынке. Вчера началась торговая сессия на российском рынке с поставкой нефти на переработку в апреле. Обращаюсь к присутствующим – сколько стоит нефть на внутреннем рынке? (В зале тишина). Впечатление такое, что эта цена у нас исчезла, что ее не существует. Это не так, и *"ИнфоТЭК"* с 1998 г. котирует, причем с 2006 года – в ежедневном режиме в периоды торговых сессий. Эта цена публикуется на ленте уважаемого агентства *"Интерфакс"* и в нашем журнале *"ИнфоТЭК"*.

Как известно, мы привязаны к мировой цене нефти через формулу НДС, экспортные пошлины, и главное – через методологию расчета, тот самый пресловутый *"netback"*, формулы расчета которого сегодня в различных вариантах обсуждаются федеральными ведомствами. Причем, развернулись настоящие баталии и каждое ведомство говорит – наша формула лучше.

Котировки нефти на российском спотовом рынке показывают следующую картину привязки внутреннего рынка к мировому: в 2008 году мы имели исторический максимум на внутреннем рынке с ценой нефти в 13 300 рублей за тонну в июле, а в декабре цены упали до 3 000 рублей за тонну, затем в январе 2009 года – до 2 000 рублей за тонну, поставив на грань выживания все независимые нефтегазодобывающие компании, поскольку они не смогли оплатить НДС. Таким образом, вполне очевидно, что цена нефти давно уже параметрами спроса и предложения не регулируется.

Перейду к главной теме моего сообщения – о привязке мировых и внутренних цен. Нефть – основная причина всех вооруженных конфликтов последних десятилетий. Задам еще один наивный вопрос: Могут ли сверхдержавы, которые контролируют этот рынок (речь не идет о России), выпустить процесс ценообразования на нефть из своих рук? Мой ответ: конечно, нет. Но мне скажут: что же вы говорите? Ведь цена на нефть определяется рыночным способом – на бирже. Так вот, это – самое большое и самое глубокое заблуждение всего современного мира. *Михаил Иванович Гельвановский,*

который будет выступать после меня, сорок лет отдал изучению цен и мировой экономике. Он, может быть, более ярко расскажет, чем я, что же такое на самом деле "мировая экономика" и "мировая цена".

Вкратце скажу о том, что показали наши исследования механизма манипулирования мировым нефтяным рынком. Еще в 2007 году почти за год до кризиса "ИнфоТЭК" провел первый международный форум "Медиа-рынок нефтегазовой аналитики: информационное манипулирование". В докладах того форума были четко выделены четыре группы основных факторов, определяющих формы, методы, силы и средства информационного манипулирования: фундаментальные, политические, финансовые и погодно-климатические.

К фундаментальным факторам мы отнесли: еженедельные отчеты *Министерства энергетики США* (и входящего в его структуру *Управления энергетической информации*) о запасах сырья, импорте и загрузке НПЗ; ежемесячные отчеты "Евройлсток" об изменении запасов нефти и нефтепродуктов в Европе; прогнозы соотношения спроса и предложения *Международного Энергетического агентства*; независимые оценки добычи стран ОПЕК.

К политическим факторам относятся: обстановка в странах Ближнего Востока, забастовки нефтяников в Северном море, угрозы терактов, совершенные теракты и нападения, политическая и экономическая ситуация в странах, поставляющих нефть в Северную Америку.

К финансовым факторам относятся: изменение ставок ФРС, колебания на фондовых рынках Азии и США, изменение курса доллара к основным валютам. К погодным факторам – прогноз силы тропических ураганов, прогнозы температур воздуха в северо-восточной части США.

К настоящему времени сложились шаблоны информационных сообщений о росте или снижении цен, привлекающие внимание участников рынка. Что такое шаблон? Шаблон – это то, что вызывает у аудитории рефлекторные движения. Если шаблон навязан, вы будете быстрее реагировать, практически мгновенно. Самый распространенный шаблон, который вы слышите каждый день, а то и по несколько раз на дню "Цена нефти растет на опасениях...". Дальше берите из перечисленных выше группы факторов любой или любые, вставляйте его или их, и вот уже готовое сообщение, оказывающее влияние на цену. Вы сами можете это проделать. Если задаться такой целью.

Что происходит на следующем этапе? Глобальные ретрансляторы в лице международных информационных агентств (*Reuters, Bloomberg* и других), в лице международных ценовых агентств (*Platts, Argus*) – всё это транслируют на весь мир, в том числе и на Россию. Причём России активно навязываются данные мировых ценовых агентств, присутствующих на нашем рынке и очень нами уважаемых, которые, к сожалению, из честных поставщиков объективной информации о рынке сегодня превратились в участников этого рынка, и этого нельзя не замечать. Фактически при этом национальная экономика, не только России, а и многих других стран, поставлена в зависимость от частных фирм, являющихся налогоплательщиками иных юрисдикций.

А дальше происходит самое интересное – вступают в дело, как я их называю, региональные ретрансляторы. Это те, кого мы слышим постоянно, включая радио в машине и так далее. Это целая армия аналитиков финансовых инвестиционных компаний, банков, основная задача которых – создание информационного шума. И этот постоянно навязываемый информационный шум о том, как поднялись или снизились котировки нефти, а следом котировки акций (0,5% вверх, 0,3% вниз и т.д.) – это мы слышим буквально каждые 15 минут.

Я лишь контурно обозначила механизм информационного воздействия. Теперь о том, кто в глобальном масштабе составляет систему, которая ведет эту работу. Безусловно, главный элемент всей этой системы – это *Федеральная резервная система США* – частная организация, которая получила в 1913 году монопольное право печатания денег. На второе место я бы поставила *Международное энергетическое агентство*, которое было создано в 1974 году по инициативе "большого друга" нашей страны – *Генри Киссинджера*. На третьем месте – *Департамент энергетики США* с огромным бюджетом в 110 миллионов долларов и с бесплатным доступом к информации любого пользователя по всем основным крупным показателям. Но

оговорюсь – Вы можете сами зайти и посмотреть на их сайт, в том числе на разделы *Управления энергетической информации*, и обнаружить очень много показателей, которые окажутся суммарными цифрами по "нефтяным управлениям оборонных (так, и никак иначе) округов" (*PADD-Petroleum Administration for Defense Districts*). Данные по предприятиям отсутствуют, и проверить достоверность приводимых цифр не представляется возможным. На четвертом месте – биржи, на которых, как многие считают, формируется цена – *NYMEX* и *ICE*, но мало кто знает, что *ICE* сегодня – это дочернее предприятие *Международной товарной биржи* в Атланте (штат Джорджия). Практически эти две биржи – одно и то же.

Кроме перечисленных выше, к элементам глобального масштаба относим огромный внебиржевой рынок, Конгресс США, и прогнозы псевдонезависимых информагентств, аналитиков, инвестиционных банков.

Хочу обратить особое ваше внимание, это может быть известно, но мало осознаваемо, что прогноз – это документ, который отвечает целям и задачам той страны или группы стран, чьи интересы представляет автор прогноза. А чьи прогнозы мы слышим больше всего? На этот вопрос вы сами можете ответить. И очень важное значение для нашего рынка имеет фактор внедрения западных консультантов в качестве советников по стратегическому развитию в российские энергокомпании (как правило, под давлением иностранных акционеров) и в министерства.

Проведенные нами многомесячные исследования методологий, используемых этими организациями (*МЭА* и *ОПЕК*), показали, что качество применяемых методологий, очень далеко от совершенства. Но из-за недостатка времени я останавливаться на этом не буду.

А теперь – к ситуации на российском рынке.

1. Статистические данные Госкомстата по предприятиям закрыты федеральным законом для пользователей, поэтому толком ничего проанализировать нельзя.

2. У нас владелец государственного информационного ресурса – ГП "ЦДУ ТЭК". Информация собирается хорошо, однако стоимость полного пакета информации достаточно высока и составляет более 50 млн рублей.

3. Российские консалтинговые компании вообще не цитируются первыми лицами и руководителями государства, и, как правило, не выигрывают тендеры на стратегические разработки по вопросам ТЭК. А кто выигрывает? Крупнейшие западные консультационные компании.

4. Безнадзорное внедрение на российский рынок западных ценовых агентств, западных консультационных компаний, а также фирм, навязывающих свое влияние, в том числе в форме проводимых ими форумов и семинаров, привело к тотальному и полному контролю за нашими энергоресурсами.

Какие наши предложения по изменению ситуации?

На внешнем рынке:

1. Разработать и реализовать систему мер, позволяющую надежно прогнозировать динамику цен на важнейшие экспортируемые товары, обеспечив при этом более весомое участие и влияние российских структур на процесс ценообразования на глобальном рынке. Главное, чтобы был спрос на прогностические работы со стороны первых лиц государства.

2. Создать *Евразийское международное энергетическое агентство* (Россия, Казахстан, Белоруссия на первом этапе – далее, возможно, Китай) для поднятия роли стран СНГ на мировом нефтяном рынке и повышения достоверности статистических показателей работы нефтегазовых комплексов указанных стран.

3. Постепенно повышать роль и статус *Российской биржи по торговле углеводородами* на мировом рынке как контрманипулятора.

На внутреннем рынке необходимо:

1. Разработать комплекс законодательных мер, предусматривающих повышение прозрачности информации о производственных и ценовых показателях деятельности предприятий ТЭК (В частности внести изменения в № 282-ФЗ от 29.11.07 "Об официальном статистическом учете и системе государственной статистики в Российской Федерации").

2. Подготовить Федеральный закон "О раскрытии информации в области оптовой и розничной торговли автомобильными топливами в РФ" и обязать переработчиков нефти

(нефтяные компании и независимые переработчики) оперативно публиковать на своих сайтах в Интернете или через специально созданный единый сайт открытого доступа информацию об оптовых ценах продаж моторных топлив с НПЗ и ценах розничной реализации через АЗС.

3. Разработать и внести в Государственную Думу поправки во вторую часть Налогового Комплекса об изменении формулы расчета НДС для нефти, потребляемой на внутреннем рынке.

4. Поднять статус российских консалтинговых и ценовых агентств, цитирование их выводов первыми лицами государства и руководителями НК, широкомасштабное продвижение отечественных прогностических разработок.

5. Использовать среднее средних котировок нефти *ИнфоТЭК* (совместно с *Интерфакс-АНИ*) и *Кортес* в качестве объективных, официально признанных российских маркеров рынка.

6. При *Министерстве энергетики РФ* создать *Экспертно-аналитический совет* по вопросам обеспечения моторными топливами внутреннего рынка России. В Совет включить представителей министерств, крупнейших компаний-поставщиков, крупнейших потребителей и ведущих российских информационных агентств (*Кортес*, *ИнфоТЭК*, *Интерфакс-АНИ*), *РГУ им.Губкина*, профессиональных союзов и ассоциаций и заключить соглашения с ними об информационно-технологическом взаимодействии.

А теперь о нашем потребителе, который оказался заложником этой ситуации. Слышат ли производители и представители федеральных органов власти нашего российского потребителя? Приглашают ли его, когда ведутся ценовые баталии в стенах *ФАС* и *Министерства энергетики*? Его не приглашают. Приглашаются производителей. О нашем потребителе-автовладельце, как правило, забывают. И, правда, что это к нему прислушиваться? Он, по сравнению со своими, европейскими собратьями, плохо организован, пассивен и неспособен отстаивать свои права. Но оговорюсь, все это – пока. Ибо вечно так продолжаться не может.

Так что же говорит наш потребитель?

Мы прицельно провели опрос потребительского спроса. Что говорят простые наши среднестатистические семьи: 85-90% считают цены на автомобильное топливо неприемлемо высокими. Мы специально провели опрос этой группы двумя источниками.

Опрос в городах-миллионниках был проведен нефтегазовым журналом *"ИнфоТЭК"* и журналом *"За рулём"*, самым авторитетным в этом вопросе. *"ИнфоТЭК"* опросил 1 300 чел.; журнал *"За рулём"* – 2 282 чел.

Респонденты *"ИнфоТЭК"* максимальной допустимой ценой на бензин АИ-92 считают не более 20 рублей за литр, на АИ-95 – не более 22 рублей, на дизельное топливо – не более 18 рублей.

Аудитория журнала *"За рулем"* разделилась на несколько групп. Первая считает, что один литр АИ-92 в Российской Федерации должен стоить 7 рублей (как в Египте) – 43%. Вторая группа – 47% – согласна на 15 рублей (примерно как в США). Третья – 4% (обращаю внимание представителей нефтяных компаний и представителей государства), только 4% говорят о том, что цена 22 рубля их устраивает (как сейчас на АЗС РФ). Четвертая группа – 5% – готова на 40 рублей (как в Европе). Заметка на полях: опрос среди "рублевских" автолюбителей не проводился.

Сегодня мы как раз хотим послушать, что же скажут наши потребители.

---

*Тамара Канделаки*, д.э.н., генеральный директор, ООО *"ИнфоТЭК-КОНСАЛТ"*, профессор *РГУ нефти и газа им. И.М. Губкина*

Добрый день,

С вашего разрешения я продолжу наш разговор.

Мы начали с анализа состояния мирового рынка. Судя по тому как развиваются события, именно он в ближайшее время будет определять цены на российских АЗС.

Мы с *Натальей Алексеевной Шуляр* посвятили 17 лет изучению нефтяного рынка и на основании нашего опыта считаем, что наша точка зрения вполне обоснована.

**Формулы**

**Формула Минэнерго**  
 Для Московского НПЗ  

$$Ци(Москва) = ((Цдз - Тдз(Москва) - пошлина) * курс USD + акциз) * (1 + НДС) * (1 + 20\% / 100)$$

Для всех НПЗ, подключенных к системе МН  

$$Ци = \max \{ ((Цдз - Тдз - пошлина) * курс USD - Тв + акциз) * (1 + НДС) * (1 + 20\% / 100); Ци(Москва) \}$$

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

$$Ци_j = Ци + Тв_j$$

Тдз – транспорт от границы до мирового рынка, включая фрахт, т.е. от DAF до CIF  
 Тв – от НПЗ до границы, т.е. от FCA до DAF  
 Тв\_j – от НПЗ до ближайшего НПЗ подключенного к системе магистральных нефтепроводов

**Формула нефтяников (альтернативная)**  

$$Ци = ((Цдз - пошлина) * курс USD + акциз) * НДС \pm 20\%$$

**По смыслу обе формулы – обычный расчет цены продукта на воротах НПЗ методом NETBACK от котировки продукта аналога.**

www.citek.ru

Недавно *Минэнерго* опубликовало на своем сайте некий материал, который содержит предложения министерства по формированию цен на нефтепродукты для внутреннего рынка. Мы участвовали в обсуждении этого материала на Экспертном совете Комитета по энергетике Государственной думы, и я сейчас коротко пробежусь по нескольким слайдам из нашего доклада. На слайде показаны формулы, которые предлагает *Минэнерго*. Первая – основная, вторая – альтернативная.

По смыслу обе формулы – обычный расчет цены продукта на воротах НПЗ методом netback от котировки продукта аналога. Основная разница – первая формула предполагает 20% прибавку к мировой цене, вторая – плюс минус 20%. Т.е. хотя бы теоретически допускается, что цены могут быть и ниже мировых.

Из-за недостатка времени не буду подробно останавливаться на анализе формул. Да это и не главное.

Главное, что я хочу сказать, – мы попробовали провести опрос среди нефтебаз на предмет понимания формулы *Минэнерго*. Ответы были, мягко говоря, "непарламентские".

Хочу сделать комплимент *Минэнерго*. Молодцы, что опубликовали свою формулу. И будут еще большие молодцы, если не обидятся на критику и услышат потребителя.

А потребителю, как показал наш опрос, формула непонятна. И еще непонятно, почему у нас на внутреннем рынке должны быть цены, такие же, и даже выше, чем на мировом рынке. И хотя, конечно, *Platts* и *Argus* весьма известные котировальные агентства и делают котировки на мировом рынке, но все же в России есть свои национальные источники ценовой информации.

Прежде всего, это – *ГУП ЦДУ ТЭК Минэнерго*. Затем уважаемое агентство *Кортес*, Из сравнительно молодых – отмечу *eoil*, который сделал прекрасную площадку с современным инструментарием. И, наконец, *ИнфоТЭК*. Мы тоже занимаемся ценами. Публикуем среднемесячные котировки нефти и основных нефтепродуктов по всем заводским базисам, в том числе минимум, максимум и среднее. Нефть, кстати, котлируем больше 10 лет и из российских компаний в ежесуточном режиме – единственные.

Какой источник выбрать, конечно, важно. Но не это главное.

Можно пользоваться ценовой информацией любого из них, можно всеми одновременно, потому что они, в свою очередь, пользуются разными источниками и применяют несколько отличные друг от друга приемы работы. И имеют разную аудиторию. Мы, например, ориентируемся на аналитиков и стратегов – тех людей, кто занят планированием деятельности компаний и ее стратегии развития.

А что главное?

Главное то, что основные нефтепродукты – в отличие, например, от золота, алмазов и инвалюты – являются товарами социальной значимости.

Посмотрим, как выглядят рынки этих продуктов.

#### **Автомобильный бензин**

Производство ~ 36 млн тонн/год.

Экспорт 10% от объема производства.

Внутренний спрос – чуть более 30 млн тонн/год.

Основной потребитель – легковой транспорт.

Ключевые факторы: изменения динамики, структуры и средней дальности перевозок легкового автомобильного транспорта, которые, в свою очередь, зависят от уровня жизни населения.

Влияние внешних факторов – слабое.

### Дизельное топливо

Производство ~ 70 млн тонн/год.

Экспорт более 50% от объема производства.

Внутренний спрос – чуть более 30 млн тонн/год.

Ключевые факторы: изменения динамики, структуры и средней дальности перевозок грузового автомобильного транспорта, которые, в свою очередь, зависят от уровня промышленного производства и активности торговли.

Влияние внешних факторов – сильное.

### Авиакеросин

Производство ~ 8,5 млн тонн/год.

Экспорт 20% от объема производства.

Внутренний спрос – чуть более 6,5 млн тонн/год.

Ключевые факторы: изменения динамики, структуры и средней дальности перевозок авиационным транспортом, которые, в свою очередь, зависят от уровня жизни населения.

Влияние внешних факторов – слабое.

### Мазут

Производство ~ 70 млн тонн/год.

Экспорт почти 80% от объема производства.

Внутренний спрос – 16 млн тонн/год.

Ключевые факторы: изменения динамики, структуры и пассажирооборота морского транспорта и цен на альтернативные котельно-печные топлива (газ, уголь...).

Влияние внешних факторов – очень сильное.

Вывод: автобензин не является экспортным товаром – он производится и потребляется в России.

Совершенно очевидно, что, не имеется никаких рациональных оснований привязывать автомобильный бензин и авиационный керосин к мировому рынку. Это продукты, спрос на которые определяется внутренним рынком.

Именно внутренний рынок и должен определять диалог потребителя и производителя. Другими словами продукт должен стоить столько, сколько мы можем за него платить в разумно необходимых объемах.

Начнем с того, что в месячный бюджет средней московской семьи, принадлежащей к среднему классу, составляет в районе 40 тысяч рублей: 7-8 тысяч – квартплата, коммунальные услуги, телефон и интернет, около 18 тыс. продукты, бензин для одной машины – в районе 5 тысяч рублей. Из этих денег, кстати, совершенно невозможно выкроить средства на покупку новой машины, да и на многое другое тоже.

Это такие семьи как *Костя* и *Вера* в сериале "Воронины". Герои *Форбса*, которые демонстрируют совершенно неэластичный спрос на рост цен на топливо, у нас очень сильно в меньшинстве. Это, как я люблю говорить, медицинский факт.

Сериал, несмотря на повышенный градус юмора, затрагивает социально значимые темы, близкие россиянам. Но такие потребители, как *Костя* и *Вера*, – не организованны. Поэтому их мнение не слышно за пределами сериала.

Поэтому появляются такие оценки рыночной ситуации, как показано на слайде. Это выдержки из доклада *Минэнерго*.

Вот позавчера состоялась видеоконференция Первого Вице-Премьера *Виктора Алексеевича Зубкова* совместно с Министром сельского хозяйства "О готовности к проведению сезонных полевых работ".

Оценка рыночной ситуации Минэнерго	
- «Российский рынок нефтепродуктов еще не вышел на спросовые ограничения по цене» - «Цены на моторное топливо не являются существенным ограничением для автовладельцев» - «В России одни из самых низких цен в мире на нефтепродукты»	Т.е. автовладельцам все равно, и значит цены можно поднять, а спрос при этом не изменится
- «Инерционность внутреннего рынка имеет свои неоспоримые преимущества, т.к. позволяет «сглаживать» колебания крайне нестабильных мировых рынков» - «Представляется целесообразным формирование объективного индекса внутренних цен на базе ценовых котировок на сопоставимых и тесно связанных с российским основных внешних рынков»	Т.е. мировые рынки не стабильны, наш рынок инерционен, поэтому нужно привязать наши инерционные цены к нестабильным мировым, чтобы они также стали нестабильными
- «Представляется целесообразным в рамках унификации биржевых контрактов сформировать единый базис поставки «ФОБ Москва»»	Т.е. Москва нефтяной порт. (Инкотермс: FOB free on board в порту отправления)



Во время этой видеоконференции г-н *Белый*, первый заместитель председателя Правительства Ставропольского края, высказался по росту цен на дизельное топливо. По его словам этот рост практически снивелировал установленную 10 процентную квоту для сельхозпроизводителей.

Первый вице-премьер поручил руководству *Минэнерго* разобраться и устранить возникшую диспропорцию в стоимости ГСМ.

Т.е. Первый вице-премьер не знает, что в России самые низкие цены на нефтепродукты. Иначе – зачем с ними разбираться? Или Ставропольский край неожиданно вышел на спросовые ограничения по цене?

Это все, конечно, история для журнала Крокодил. Я вот слышала недавно такое выступление – мол, некая фирма провела исследование рынка, и показала, что если цены не поднять, нефтепереработка останется без инвестиций.

А что нефтяники, не знают, сколько стоит реконструкция и строительство установок? Прекрасно знают без всяких так называемых алиби-агентств.

В департаментах нефтепереработки и на заводах работают очень квалифицированные люди. Которые хотят выпускать хороший продукт и продавать его за нормальные деньги. Который потребители хотят покупать и тоже за нормальные деньги.

Но потребители как-то не обозначают, какая цена для них нормальная. И как они представляют спросовые ограничения. Т.е. мы будем заправляться за столько-то, а при такой цене будем ходить пешком.



## Новые предложения: рынок потребителя

1. Спотовый рынок нужен, но необходимо идти от потребителя – выбрать в качестве базиса регион с максимальным потреблением и без НПЗ:

- автомобильного бензина
- дизельного топлива
- мазута – **Санкт-Петербург и Ленинградская область**

Так сейчас работает рынок авиакеросина – по цене Московского авиаузла – самого крупного потребителя

2. Осуществлять опрос потребителей в этих регионах и определять **уровень справедливых рыночных** цен в регионе как базиса для последующего расчета «цен на воротах НПЗ» на основании правила «самого короткого плеча».

www.citek.ru 

В этой связи мы написали Записку для Правительства, которую мы условно назовем Рецензия, поскольку в ней излагаются наши оценки последствий для экономики и уровня жизни населения формульного ценообразования и привязки к мировым ценам. Эту записку многие читали и присылали нам свои предложения. Мы их обобщили и показали на слайде.

Некоторые из них для нас оказались весьма неожиданными. И мы удивились. Может быть и Вы удивитесь.

Но это мнение потребителя.

И мы собираемся начать публиковать котировки спроса на 92-ой и 95-ый бензин и 0,2 дизтопливо в Свердловской области. Базис – хороший, есть и железная дорога, и труба. И регион значимый.

Для мазута мы начинаем делать то же самое для Санкт-Петербурга и Ленинградской области (имея ввиду порт Санкт-Петербурга как самый емкий рынок бункерного топлива Северо-Запада).

К Вам мы обращаемся с просьбой поддержать нашу инициативу. Надеемся на Ваше доброжелательное отношение. Тем более, что на этом пути возможны ошибки, и нам очень не повредят хорошие советы.

Спасибо Вам за внимание.

**Михаил Гельвановский**, д.э.н., генеральный директор, *Национальный институт развития РАН*

Может быть я бы оттолкнулся от того высказывания *Натальи Алексеевны*, что у нас сложилось неправильное представление вообще о том, что происходит в мире. И это начинается со школьной и с ВУЗовской скамьи. Дело в том, что мы представляем себе мировую экономику как некую сбалансированную систему. Систему, в которой складываются максимальные пропорции и, к сожалению, как не парадоксально, но корни этого представления находятся в Советском Союзе. Когда мы в свое время формировали

рынок СЭВ, то мы пользовались в наших взаимоотношениях мировыми ценами. И тогда уже началась вот эта абсолютизация мирового рынка. Надо сказать, что в то время, в какой-то степени это положение было оправдано. Потому что тогда был более стабильный период: стабильные международные отношения и стабильные цены. И вы знаете в 50-е 60-е годы мировые цены стояли вообще практически на месте. Они не прыгали. И создавалось впечатление, что действительно есть такая мировая экономика, где все так сбалансировано и все отлажено. Но на самом деле это все было не так, а сегодня это вдвойне не так. Во-первых, прошли бурные 70-е годы, в которые нефтяной кризис взорвал все соотношения, которые были. И это тоже, кстати, продукт манипуляции США, которые в тот период поставили на колени Европу и Японию – главных своих конкурентов. Нам они с вами подыграли в этом плане. Мы оказались в выигрыше. Хотя не смогли использовать эти благоприятные условия. Но уже тогда создались эти долговые обязательства и все колебания валютных курсов и все остальное, что произошло после этих бурных 70-х годов.

Тогда уже оказались заложены основы волатильности мирового рынка. Возникла ситуация, при которой волатильность – спутница по сути дела всей мировой системы. Но я хочу еще раз подчеркнуть, что сама мировая система (ее и системой-то называть довольно сложно) это в принципе мировая экономика. Это само по себе не верная постановка вопроса, потому что каждая национальная экономика имеет своих руководителей. Если эти руководители ответственны перед своим населением, то они стараются сделать гармоничной эту систему. Прежде всего на это опираются наши аналитики – две уважаемые дамы. Они исходят из того, что может конкретно потребитель в данной стране, исходят от уровня заработной платы, доходов на семью. Это самое главное. Простите, а кто будет на уровне мирового хозяйства, на уровне мировой экономики заниматься потребителем? Да там вообще нет розничных цен, там только оптовые цены – это вообще открытая система. И вот в этой открытой системе в условиях глобализации, с развалом Советского Союза возникла совершенно новая система. Она характеризуется несколькими чертами. Первая черта – это то что США захватили контроль над мировой системой потому, что, помимо огромного своего потенциала, американцы имеют огромное количество аффилированных компаний и транснациональных компаний по всему миру. Это и *Китай* и *Бразилия* и другие страны и они естественно проводят свои интересы через эти компании. То, что произошло в информационно-финансовой системе создав практически мировой фондовый рынок, это тоже опять же под контролем транснациональных компаний и корпораций (в основном финансовых), центр которых находится в США. По сути дела мы получили реальную однополярную глобализацию. Конечно, это утопическая вещь и она долго не продержится. Ведь экономика – это часть жизни. Для того, чтобы осуществить полную глобализацию в том виде, в котором задумал ее Бжезинский, скажем, необходима и культурная модификация и ряд других вещей, но до этого далеко. Помирить китайца с индусом или европейца с афроамериканцем довольно сложно, т.е. создать общее культурное поле. Но в экономической системе это возможно через финансовую систему. Вот и получается что, что контроль со стороны финансов, контроль над товарными рынками осуществляют транснациональные корпорации. США действительно управляют этой системой.

Я бы обратил Ваше внимание на очень интересные выкладки которые делает Сулакшин С.С. Он провел интересное исследование по поводу или в дополнении тому, что Вы говорите. Он вел тоже свои расчеты и приходит к тем же самым выводам, что американцы контролируют эту систему и ведут политический торг в том случае, когда наши руководители страны ведут более самостоятельную политику на мировом поле. А они начинают как бы поджимать их при помощи цен на нефть. Сбрасывают цены на нефть – это кстати было хорошо видно по 2008 году: как только разразилась кавказская война – тут же мы получили вот это самый удар. Можно спорить по этому поводу. Но то, что это имеет место быть – тут это факт неоспоримый.

Я бы хотел акцентировать внимание вот еще на что. Мы действительно имеем дело сегодня не просто с проблемой цен. Цены это вещь еще более сложная с точки зрения восприятия внутри национальной экономики. Это такая вещь, которая делит людей на тех кто покупает и тех кто продает, поэтому тут сразу интересы разрываются и сразу тот, кто хочет продать хочет, естественно, высокую цену, а тот, кто покупает, хочет низкую цену. Всегда надо как-то эти интересы балансировать. А я хочу сказать о другом, что мы имеем



сегодня очень серьезную проблему в плане образа экономики, который нам создают. Во-первых, создали впечатление, что рынок может сделать все. Даже Вы находитесь в некоем плену таком. Считаете, что биржевая торговля может нас спасти. Я думаю, что это не правильно, потому что любая хозяйственная система стремится к стабильности. Если транслировать эту волатильность на промышленные предприятия, то их будет трясти так же как и трясет весь фондовый рынок. Дело в том, что в мире система устроена таким образом, что основная часть продукции идет по долгосрочным контрактам. Цены по этим контрактам довольно стабильны. А вот все, что маргинально – по биржевым ценам. Хорошо известно, что фондовая биржа – ничтожная доля реального товарного обмена. Это, в основном фьючерсы, которые указывают на тенденции, это некие барометры, которые дают возможность определить примерно сколько стоит и куда идет та или иная цена. Но основная часть продукции идет по стабильным ценам.

Поэтому если говорить о стратегических вещах, то надо подумать о такой проблеме как инфраструктурные цены. Цены от которых зависит практически все – это прежде всего цены на нефть и моторные топлива. Для такой страны как Россия проблемы цен на моторные топлива – это проблемы интеграции территории. Если мы держим низкие цены на транспортную составляющую, цены на топливо моторное, то мы получаем естественно интегрированное экономическое пространство. Как только мы начинаем повышать цены, мы тут же разрываем это пространство. Сегодня мы получили вот эти самые разрывы в пространстве именно за счет того, что подняли цены на энергоносители. Причем подняли их административным путем, никакого рынка там не было. В 92-ом году покойный *Георгий Тимурович* сделал это волевым решением – поднял в пять раз. Мы долго с экспертами оценивали инфляцию 92-го года – примерно в четыре-пять раз рост цен. И я долго не мог понять, почему мы не попали в точку – оказалось в 30 раз. В чем тут проблема? А выяснилось, что мы не учли одномоментное повышение цен в пять раз на энергоносители. Оно взорвало инфляцию и создало такую шоковую терапию. Поэтому мне думается, что необходимо все-таки рассматривать всесторонне проблему. Во-первых, отделение от мировых цен – оно неизбежно. Оно необходимо потому, что мы являемся хозяевами собственных ресурсов. Поэтому мы имеем право оценивать их так, как мы этого хотим. Это наше право. Если мы хотим создать единое экономическое пространство – значит нам нужно держать цены более низкими, чем во всем мире. Саудовская Аравия имеет право это делать, хотя она маленькая страна и не требуется вот этой самой территориальной стяжки. А мы не можем себе этого позволить. Вот это второй момент. Третий момент – то, что сегодня те проблемы, которые возникли в ценах требуют серьезного поэтапного подхода и частично мы эту проблему разобрали когда готовили материал по заказу ТПП. Я ее докладывал *Геннадий Иосифович (Шмаль)* знает.

Мы вообще предлагаем пересмотреть все отношение к ценам и создать некое стабильное ядро в ценообразовании с тем, чтобы мы могли упираться на более стабильные «цены в коридорах», в рамках которых цены могли бы колебаться. Это была бы некая возможность создать гармоничную систему, которая позволит нам сохранять жизнеспособность и развиваться. Конечно, в этом имеется еще один важный факт, связанный с антикоррупционной политикой, которую проводит наше Правительство, в том числе прежде всего *Минфин*. По сути дела страна находится в *currency board*<sup>1</sup>. Это то, что применялось к Аргентине. Кстати говоря, движение эмиссии почти одинаковые с аргентинскими показателями. Т.е., у нас где-то треть ВВП

---

<sup>1</sup> Режим **currency board** предполагает, что все обязательства центрального банка (денежная база) полностью покрыты резервами в определенной иностранной валюте – чаще всего в долларах. **Фактически центральный банк отказывается от своих так называемых дискреционных прав, то есть прав по регулированию размера денег в экономике. Его денежная политика становится полностью пассивной, она перестает быть политикой в подлинном смысле слова. Центральный банк просто обменивает национальную валюту на иностранную валюту-"якорь" и наоборот.**

Государство становится весьма чувствительным к любым внешним воздействиям (например, к падению цен на нефть или нежеланию стран, чьи валюты обеспечивают рубль, кредитовать Россию). Причем эта система саморегулируется: падают резервы – повышаются процентные ставки – уменьшается денежная масса. Растут резервы – падают ставки – растет денежная масса.

покрывается эмиссией. В то время как в США около 100%. Т.е., по сути дела мы обесточены, обескровлены.

И это делается ради того чтобы страна работала только на экспорт и больше ни на что. Вот сколько принесли денег – вот столько вам и дали рубли. Корни уходят в валютный Вашингтонский консенсус, в те основы, которые были заложены еще в 90-е годы. Мы от этого не отказались до сих пор. Поэтому сегодня докладчики нарисовали очень яркую картину, хотя это просто штрихи, очень яркие к общей картине. Но картина сама более глубокая, более сложная и то, что это не ограничивается только экономикой и ценовым сектором, а это уходит в образование, это уходит в манипуляции информационными полями, потому что наше информационно-экономическое поле не просто зависимо, а находится под реальным контролем. И совершенно правильно *Наталья Алексеевна* подметила, что целые радиостанции все время долбят одно и тоже потребителям и уже ментально привязывают их к мировым ценам. Вот то, что показано на слайде, что с 22 рублями за литр согласно 4% населения – это результат вот этого влияния. Потому что на самом деле у нас в 2,5 раза ниже заработная плата, чем в среднем по миру, чем в развитых странах. Значит, мы должны иметь у нас ниже цены на бензин, чем в США. Значит вот посчитайте примерно, если мы хотим действительно привязаться к мировым стандартам – получается, что применяется двойной стандарт цены: мировые цены на энергоресурсы, а зарплаты у вас советские.

Поэтому мне думается очень правильно, что вопрос поставлен более широко. Во-первых, информационное поле – его надо осваивать, и, во-вторых, необходимы стратегические решения. Я уже говорил о том, что сегодня мы говорим о конкурентоспособности со всех трибун. Это слово летает, летает и никто не понимает, что такое по большому счету эта конкурентоспособность. А это осознание себя субъектом конкурентной борьбы. У нас нет стратегии конкурентной борьбы и мы не являемся субъектами конкурентной борьбы.

Огромная Россия, одна седьмая часть земной суши, не имеет своей конкурентной стратегии. А что такое не иметь своей конкурентной стратегии? Значит исполнять чьи-то другие стратегические планы. Понимаете, вот отсюда все. Но не решая этих общих вопросов мы, естественно, можем упереться в эту базовую ценовую составляющую. Мне думается, что правильно поставлен вопрос широко, и здесь конечно нужно для начала разбираться со своим внутренним рынком, потребителями и механизмами. Рекомендую посмотреть нашу "Концепцию государственной политики цен".

Спасибо.

---

*Вячеслав Лысаков*, Председатель координационного совета, *Межрегиональная общественная организация автомобилистов "Свобода выбора"*

---

Я, во-первых, благодарю организаторов этого мероприятия за приглашение и в дальнейшем прошу нас не забывать и меня, в частности, как представителя общественной организации автомобилистов, как одной из наиболее резонансных организаций.

Хочу отметить и поблагодарить *Наталью Алексеевну* и *Тамару Левановну* за блестящие доклады. Я вот думаю, что те несуразицы и отсутствие здравого смысла, которые мы сейчас слышали из их уст и из уст *Михаила Ивановича*, это все-таки следствие глобального мужского шовинизма и поэтому, видя, что эту серьезную тему и очень представительное мероприятие организовали эти две женщины, я думаю что этому шовинизму придет конец в экспертных и управленческих сферах и я буду всячески в этом Вам содействовать. Еще раз спасибо.

Теперь по существу. Говоря о ценах на топливо я постараюсь уложиться в 5-7 минут. Еще две маленькие ремарочки – я прошу не употреблять термин автолюбители (такого термина в мире нет). Есть автовладельцы и есть автомобилисты, но только не автолюбители. Это как бы вот такое частное замечание. И плюс у меня просьба – те материалы, которые мы видели на экране можно ли получить их в распечатанном виде?

Говоря о цене на топливо мне хотелось бы два слова сказать о качестве топлива. Это две вещи очень связанные. Они очень социально значимые, также не менее значимы, чем цена на топливо. Потому что вот из того количества мини заводов (42 отчитывающихся о производстве продукции – как мы услышали от *Натальи*

*Алексеевны*) и около 27 крупных НПЗ – вообще на сколько я знаю у нас около 1500 тысяч нелегально-лицензированных производителей топлива. Это так называемые "бадяжники",

которые делают абсолютный контрафакт, которые пользуясь разными ценами, фактически отравляют нас, наших детей, нашу природу. Потому что по данным *ВНИИ НП* (я разговаривал в свое время с директором) при сгорании этого топлива образуются вещества близкие по химическому составу к отравляющим веществам. Это вещь, о которой, к сожалению, не пишут журналисты и не знают обыватели, но тем не менее это есть. Особенно это развито в регионах, где имеет место сватовство и кумовство. Контроля над качеством топлива практически в субъектах Федерации нет никакого. В Москве есть еще соответствующий природоохранный департамент, который более или менее проверяет топливо в Москве, в остальных регионах этот процесс просто убит.

Теперь о цене. Совершенно здраво *Наталья Алексеевна* сегодня говорила о том что привязка к мировым ценам на нефть совершенно абсурдна. Совершенно абсурдна! Мне например. Я, вообще честно говоря, чувствую себя старшекурсником на заседание ученого совета, поэтому я может быть буду говорить наивные вещи. Но это те вопросы, которые задает не обремененный специалист и российский автомобилист. Не понятна совершенно эта привязка к мировым ценам на нефть. То, что мы – крупнейшие нефтедобычички, мы продаем собственному потребителю моторные топлива по ценам выше, чем в странах импортирующих нефть. Это просто совершенно не поддается никакому объяснению.

По поводу формирования цен. Как не странно, но государство заинтересовано в высокой стоимости топлива для потребителя. Эта прямая фискальная заинтересованность поскольку акцизно-налоговая доля в цене топлива, как мы знаем, доходит по некоторым данным до 60-70%. Поэтому, не думая о завтрашнем дне, Правительство раскручивает инфляционный проект. Потому что цена топлива – этого социального продукта, входит в конечную цену всех абсолютно товаров и в конце концов стоимость потребительской корзины увеличится, потому что повышение цен на топливо ляжет на плечи потребителей. Поэтому вопрос этот тоже крайне остро социальный. И получается, что отсутствие стратегического мышления правительственного топ-менеджмента ведет к тому, что цены на топливо задираются все выше и выше. При этом перспективы финансовой, экономической, инфляционной спирали и т.д. и т.д., социальной напряженности – они не ставятся во главу. Это конечно стратегическая ошибка, но таковы наши российские реалии.

Беспокоят очень так называемые вертикально-интегрированные компании в регионах субъектов федерации. Мы знаем, что зачастую работающие там те же мини заводы так или иначе аффилированы с руководством субъекта федерации. Я знаю *Артемьева И.Ю.* – пытается ФАС бороться с вертикально-интегрированными компаниями и, к сожалению, очень часто проигрывает суды. Но в том числе проигрывает суды из-за ангажированности в тех же субъектах федерации. Это не для кого не секрет, что нефтяная компания может себе позволить (я назову вещи своими именами) купить судью и он отменяет решение ФАС. Так вот вертикально-интегрированные компании – вообще монополисты, это бич для России. И я могу сообщить собравшимся, что недавно создано, в том числе и с участием Вашего покорного слуги, некоммерческое партнерство "Монополизму НЕТ". Через несколько дней заработает сайт ...

Да и хочу отметить отдельную тему, о которой *Наталья Алексеевна* говорила – экспансия западных компаний, экспертных, консультативных и аналитических и т.д. И *Михаил Иванович Гельвановский* об этом говорил. Они управляют сейчас у нас информацией, они формируют общественное мнение и фактически это – перехват рычагов управления страной. Это крайне важная тема. Мне кажется, что присутствующее здесь экспертное сообщество должно вычлнить этот вопрос отдельно. И возможно обратиться к руководству страны, я не побоюсь этого слова. *Михаил Иванович* говорил о отсутствии конкурентной стратегии – это крайне важная тема, она касается абсолютно всех сфер жизни.

Спасибо за внимание.

Я присоединяюсь к Вячеславу Ивановичу Лысакову, чтобы продемонстрировать свою традиционную привязанность к женщинам. Восхититься Вами, Наталья Алексеевна, и Тамарой Левановной относительно того, что Вы подняли эти вопросы и, как показывают гендерные пропорции, пока Вас все мужчины поддержали. Это очень высокая оценка.

Уважаемые коллеги!

Наталья Алексеевна очень правильно подняла этот вопрос, что потребителя не слышат и точка зрения потребителя должна быть решающей. Мы же с Вами не на заседание Правительства, не на заседание какой-то государственной структуры. Потребитель в широком смысле – это все наши граждане. Мы с Вами, наши дети, наши семьи и все 140 миллионов населения страны. Так вот, если гражданина представить в виде самолета, то какую конфигурацию он сегодня имеет? У него одно крыло – мировые цены на все, которые уже достигнуты благодаря политике, о которой мы сейчас говорим. У нас в стране от булки хлеба до полета на самолете, до проезда на поезде, на автобусе, у нас самые высокие цены в мире. Не говоря уже о одежде. Особенно мне жалко женщин – когда есть возможность женщины с удовольствием одеваются в Париже, в Лондоне или в Праге – это дешевле в два раза. Вот это одно крыло нашего гражданина (а как вы понимаете, самолет может лететь только в сбалансированном состоянии), так вот левое крыло обременено вот этими тяжелейшими вещами – реальными ценами, непонятно почему привязанным к мировым. А второе крыло у этого гражданина – самая низкая заработная плата в мире, самая низкая пенсия в мире, я имею виду развитые страны, к ценам которых мы так стремимся и на них ориентируемся, самый низкий социальный уровень защиты, медицины и прочее. Ну не может такой аппарат лететь! Поэтому, выражаясь по-авиационному, наш гражданин находится сейчас в состоянии штопора. Т.е он не парит как француз, англичанин или американец в своей социальной жизни. Он в состоянии штопора.

Особенно этот штопор проявился, когда цены на авиакеросин в аэропортах России в 2008 году, вы помните эту ситуацию, превысили цены на авиакеросин в аэропортах Европы, куда мы поставляем нефть. Это уже просто не экономика, это уже не абсурд, а это какое то преступление перед потребителями, перед гражданами страны. И нам тогда удалось с Геннадием Иосифовичем Шмалем как-то обратить внимание на эту ситуацию, какие-то меры предпринять и т.д. Но ведь это же не нормально. Какая это экономика? Это не экономика и она не соответствует никакой экономической теории. Ни американской, ни европейской, ни японской, ни китайской и никакой. Понимаете? Поэтому не понятно еще следующее. Если мы строим экономику и сейчас это преподносится руководством страны как мультиэкономике, наконец-то мы достигли понимания в стадии кризиса, что экономика нефти ведет в никуда. То почему же нам ценами своими же не помочь эту мультиэкономике развивать? Потому что, как вы знаете, часть в любом продукте – это топливная составляющая. И таким образом, с одной стороны очень правильные призывы, с другой стороны, практические действия которые все более и более жестко привязывают нас к мировым ценам. И понятно, что главные составляющие нашей экономики – это нефть и коррупция. Но не только нефть сюда входит и газ, и металлы и т.д. Т.е вот где начало тех преобразований, о которых мы вот с вами сегодня говорим. Михаил Иванович Гельвановский сегодня правильно сказал, что топливо – это эпизод, но возьмите любой экономический сектор и вы будете наблюдать точно такую же картину. Что касается мультиэкономики – просто одно сравнение. Номер один в плане роста экономики – это Китай, это признано всеми мировыми экономиками. Так вот Китай имеет поступление от экспорта игрушек, сопоставимое с экспортом нефти и газа. Вот это реальная мультиэкономика. Не в этом ли секрет такого движения китайской экономики, которым восхищаются все и в том числе и самые развитые капиталистические страны. Потому что они не собираются привязываться к этой игре. К искусственным созданным ценам в банковской игре. Слепое стремление к мировым ценам загоняют экономику страны в тупик и понятно почему.

Вот возьмем авиакеросин. Что произошло у нас в 2008 году – резкий рост цен на авиакеросин. Целый ряд авиакомпаний, и в прошлом 2009 году этот процесс

продолжился, поставили к забору тысячи самолетов российского производства. Потому что наши самолеты хорошие, надежные, отличные, имеющие ресурсы, проигрывают в расходе авиакеросина. И вот это повышение цен. Что это значит? Это значит приговор вынесен авиапрому. А что такое российский авиапром? Это как раз вот та хайтековская область деятельности экономики, о которой говорят президент РФ и все члены правительства. Она работала 70 лет, весь мир восхищался нашей инновационной отраслью, которой являлось авиастроение. Первый сверхзвуковой ТУ-134 ... Понимаете, вот она – инновация, она реальная, мы все здесь сидящие выросли, за исключением самых молодых, в этой инновационной атмосфере. И в результате как раз роста цен на нефть все это рухнуло, разорился ряд авиакомпаний. Сейчас население находится в таком состоянии, если в прошлые времена каждый житель Дальнего Востока за одну среднюю зарплату мог приобрести четыре авиабилета в центр и обратно, то сегодня для того чтобы приобрести один авиабилет надо главе семьи работать полгода, при этом не пить, не есть и не одеваться и ни на что другое деньги не тратить. А это уже вопрос национальной безопасности, это обезлюдение районов, это отстранение наших людей так сказать от основной нашей центральной части, это ориентация на Китай, Корею, Японию и т.д. Это очень серьезный вопрос. Но благодаря таким, как *Наталья Алексеевна* и мы тут подключаемся постоянно, все-таки руководство поняло наконец, что это геополитический вопрос, это вопрос национальной безопасности и в прошлом году, как вы знаете, были ведены дотации на перевозку этой категории пассажиров.

На пять миллионов упали у нас в стране авиаперевозки, а этот сектор вырос. Понимаете? Хоть мера и она такая частичная и незначительная, но показывает что это шаг к правильному направлению. При том, что на одном из совещаний меня долбал представитель Минфина, что мол ты рассуждаешь как госплановец – у нас же рынок, рынок все регулирует. Друзья мои, да давно уже этот постулат не актуален! Обама взял управление на себя – ручное управление. У нас председатель Правительства и Президент взяли на себя экономику. Т.е надо перестать говорить эти глупости, что рынок все отрегулирует. Регулировать должно государство, ибо в государстве вот сколько тут у нас людей и у каждого разные интересы: у металлургов – одни, у нефтяников – другие, у транспортников – третьи, у хирургов – четвертые, у ученых – пятые. Кто-то ж должен отрегулировать вот эту вот всю махину? Кто? У нас регулятор один – государство. Да, Госплана у нас сейчас нет, но у нас есть Правительство, у нас есть министерства, у нас государственных органов более чем достаточно... И все –таки, не смотря на это, Правительство правильно проигнорировала выступление заместителя министра финансов в мой адрес, когда я их критиковал, что я не рыночник и они приняли решение которые принимают все государства мира. Дотирует Америка перевозки в Аляску, дотирует Австралия перевозки в свои южные районы где пустыня и нет никаких дорог, дотирует Канада перевозки в свои северные районы, дотирует Иран где цены на топливо символические, дотирует Китай – в горные районы. А у нас за последнее время тысячи аэропортов в стране закрыто. А в Сибири вместе с аэропортом закрывается город, поселок. Т.е это процесс обезлюдивания зауральского пространства. И никого это не беспокоит и большое значение, конечно, имеет топливная составляющая и пресловутые цены на нефть.

И еще в заключении хочу предложить, уважаемые коллеги. Я думаю, что нам нужно составить итоговый документ и направить его в адрес Президента РФ. Не с учетом нюансов производителя, а с учетом положения потребителей, что потребитель сегодня в штопоре, он поставлен в положение хуже американского, французского, испанского, итальянского и т.д . Поэтому надо менять экономическую политику государства и в первую очередь надо обратить внимание на коррупцию, и на абсолютно не обоснованную привязку к мировым ценам.

Благодарю Вас.

Спасибо за приглашение, *Наталья Алексеевна*.

Традиционно уровень Ваших участников очень высок, но теперь Вы начали работать над местом проведения, и думаю следующее заседание пройдет как минимум в Давосе.

Но что касается российского рынка нефтепродуктов и, в частности, дизельного топлива, то на наш взгляд он находится в крайне тяжелом состоянии. Вы все знаете, что в Российской Федерации уже с первого января текущего года действуют стандарты для автомобильной техники евро-4. При этом не для кого не секрет, по крайней мере, для здесь присутствующих, что для автомобильных топлив ввод стандарта топлива евро-4 отодвинут. Т.е, как минимум, отстает года на два. Здесь я не хочу дискутировать по поводу того, какие большие сложности в нефтепереработке, мы все это понимаем.

Однако, на наш взгляд важнейшим из мероприятий которое нужно было провести в РФ – это ввод в кратчайшие сроки обязательной маркировки экологического класса, в частности я говорю про дизельное топливо, т.е. соответствие классу на каждой топливораздаточной колонке на АЗС. Объясняю почему. Уже есть прецеденты когда европейское сообщество, которое как известно гораздо больше продвинулось в экологии, и там уже с октября 2008 года действует стандарт евро-5. Там введена новая практика. И буквально недавно пошли прецеденты, когда на транспортные средства соответствующие классам 4, 5 были проведены отборы топлива, которым были заправлены данные транспортные средства, и выписаны штрафы в 1200, 1500 евро в зависимости от страны. Вы понимаете, к чему это может привести. Ведь транспортные компании рано или поздно начнут предъявлять в массовом порядке претензии к тем заправочным станциям, где было заправлено данное топливо. А все по причине отсутствия информации. Вот мы обратились к достаточно такому широкому кругу поставщиков дизельного топлива на российском рынке и только одна компания откликнулась, точнее некоторые просто ответили, что у них нет такой информации. А речь шла в связи с вводом стандарта евро-4 о наличие на территории РФ сети АЗС, имеющих на своих топливных колонках дизельное топливо, соответствующее стандарту евро-4. Вот только одна компания. Я позволю себе ее назвать это "ЛУКОЙЛ" – наша достаточно уважаемая нефтяная компания. И не смотря на возможные претензии к ним как к вертикально-интегрированной компании, но, по крайней мере, они хотя бы гарантировали, что на определенной части сети заправочных станций (не на всей сети – замечу и даже у них вызывает проблемы контроль за качеством соответствия), но только они ответили, что у них такая сеть есть.

При том количестве рейсов, которые осуществляются только в международном сообщении между Россией и ЕС – это более 2,5 миллионов рейсов ежегодно, Вы можете себе представить какой масштаб этих исков может быть. Поэтому это может привести к коллапсу всего рынка продажи нефтепродуктов в России. Еще раз повторю свое предложение – важнейшим считаю ввести как можно быстрее обязательную маркировку топливных колонок на предмет экологического класса реализуемого на них топлива.

Но что касается цен – много уже было сказано. Конечно, в Европе цены значительно выше, но кризис привел к тому, что фрахтовые ставки существенно упали по некоторым компаниям до 40%, по некоторым видам грузам, по некоторым видам направлений – там очень дифференцированно, но, тем не менее, такое падение есть. Соответственно, любое изменение цены при условии того, что большинство перевозчиков стараются работать на долгосрочных контрактах (т.е. когда цена за перевозку фиксируемая) и, понимаете, какие это создает проблемы с рентабельностью. Многие компании вернули транспортные средства, находящиеся в лизинге, лизинговым компаниям. Т.е они фактически остались без средств производства. Таким образом, произошло определенное схлопывание нашего рынка и доля российских перевозчиков будет еще более снижаться. Поскольку для западных компаний это не столь существенная проблема, они уже привыкли к этим условиям и у них в себестоимости цена топлива составляла порядка 20%, то для российских компаний – это свыше 30 %. Ну и конечно важнейшим считаю – не совсем правильно, что в нашей стране цена на топливо выше

чем в США, но вопрос качества с нашей точки зрения – он на первом месте и не хотелось бы допустить тех последствий, о которых я говорил.

Спасибо за внимание.

*Владимир Сергеев*, Председатель Совета директоров, *Российская Ассоциация морских и речных бункеровщиков*

---

Добрый день, уважаемые коллеги!

Прежде всего хочу поблагодарить организаторов данного круглого стола за предоставленную возможность обменяться мнениями по столь злободневной теме и очень благодарен за столь содержательные доклады.

Со своей стороны хочу сказать, что солидарен с выступлениями предыдущих докладчиков, основная мысль которых в том, что привязка внутренних цен на энергоносители неизбежно повлечет социальную нестабильность напрямую связанную с экономической безопасностью внутри страны. Хочу сказать, что при этом бункеровочный бизнес и бункеровка вообще это не вполне розничная торговля, хотя и с элементами, безусловно, розницы. Я думаю, аналитики нас поддержат – это один из важнейших видов портового сервиса, как морского так и речного.

Прежде всего, обращаю внимание на тот факт, что с высоких трибун последнее время часто говорят о необходимости повышения привлекательности наших российских портов, особенно морских портов, и повышение грузооборота через морские порты Российской Федерации.

Не секрет, что низкая внутренняя цена на бункерное топливо – это одно из основных преимуществ привлекательности не только бункеровочных отечественных компаний, но и российских портов. Такой вот механизм привязки, который предлагается, на наш взгляд ставит под вопрос в принципе существование российской бункеровки как таковой. Потому что, наверное, будет выгодней перерабатывать нефть за рубежом Российской Федерации и многие вертикально-интегрированные нефтяные компании уже так делают. Нежели здесь по таким ценам заправляться как внутреннему водному транспорту так и международному консорциуму судовладельцев? Поэтому полностью солидарен с тем мнением, что, скорее всего, это не очень продуманное решение и оно негативно повлияет на все стороны экономической жизни Российской Федерации и не только экономической.

Со своей стороны по поводу предложения *Тамары Левановны* в части ценообразования идти от рынка потребителя. Хочу сказать, что оно интересное.

На наш взгляд пока биржевая торговля находится в зачаточном состоянии, и свой потенциал еще не реализовала. Но мы готовы активно поучаствовать в процессе обсуждения и в остальных вопросах, которые анализирует и развивает *ИнфоТЭК*.

Спасибо за внимание.

*Геннадий Шмаль*, президент, *Союз нефтегазопромышленников России*

---

Уважаемые коллеги!

За последние полгода я принимал участие по меньшей мере в десяти встречах, совещаниях, круглых столах, где обсуждаются те же вопросы. Круг лиц иногда совпадает начиная с *Государственной Думы*, где дважды или даже трижды в этом году заседали, *ТПП*, которая провела специальную тарифную конференцию огромную и т.д. Поэтому я скажу свою точку зрения очень коротко.

Вот если мы посмотрим на уроки кризиса, очень коротко, на мой взгляд я их сформулирую: не все решает рынок, повышается роль государства (и это не только нас касается, это в целом, в мире), необходимость научного прогнозирования развития мировой и собственной экономики. Я не за то, чтобы был *Госплан*, но какой-то орган, который бы прогнозировал бы развитие экономики, обязательно должен быть. Хотя и *Госплан* – ничего плохого в нем не было.

Дальше диверсификация и экономики и направления потоков энергоресурсов. То, что мы сегодня смотрим только на запад в плане своих нефтепроводов и газопроводов, привело к тому, что в прошлом году мы потеряли добычу газа примерно в 80 миллиардов кубов. Дальше – доллар не умер – я думаю, что слухи о его смерти явно преувеличенны.



Дальше модернизация экономики – это инновация и структурная перестройка экономики. Когда мы говорим о модернизации, то начинать ее нужно с тех отраслей, которые за рубль, вложенный в них, за короткое время дадут два-три рубля отдачи. Таким сектором экономики являются нефть и газ. Я имею ввиду, что именно здесь нужна структурная перестройка, именно здесь нужны инновации, модернизация и т.д.

Несколько слов вот о чем. Какая цена справедливая? Я много раз выступал и могу сказать. На мой взгляд цена наша на моторное топливо несправедлива совершенно. Но вот *Тамара Левановна* говорила об этих цифрах. Я тоже сделал такой мужицкий счет: средний доход нашей российской семьи, сколько семья тратит на бензин, имея Жигули, и т.д. Получилось у меня примерно 8-10 процентов от дохода семьи из четырех человек, где доход я поставил примерно 52 тысячи рублей, т.е это вообще говоря никуда не годно. Поэтому я за формулу цены, в том числе и на моторное топливо, но эта формула должна быть привязана не к мировым ценам. Она должна быть привязана к уровню жизни российских людей. Я согласен с академиком *Нигматулиным*, который выпустил специальный труд по этому вопросу и в нем говорится, что минимальная месячная зарплата должна соответствовать 1000 литрам бензина. Т.е если посчитать, то по нынешним временам это 20000 тысяч рублей, а у нас сегодня в среднем по РФ МРОТ 4330 руб.

Поэтому надо эти вопросы очень внимательно посмотреть. Может быть должен быть другой индикатор, можно взять среднюю зарплату, но она у нас очень разная начиная от 35 тысяч рублей в нефтегазовом секторе до 12-13 тысяч рублей в сельском хозяйстве и т.д. Во всяком случае, я считаю, что при разработке формулы цены на моторные топлива мы должны эти вопросы безусловно учитывать.

И вопрос еще такой, о котором нельзя забывать – альтернативные виды моторного топлива, которые тоже могут серьезно повлиять на цену. Сейчас в *Государственной Думе* обсуждается тема об альтернативных видах моторного топлива и вообще топлива. Тот же газ, если бы мы широко применяли бы в сжатом виде или в любом другом виде в качестве моторного топлива, то оно бы было сегодня по меньшей мере в три, ну в крайнем случае в два раза дешевле, чем мы сегодня с Вами имеем.

Еще один не простой вопрос, связанный с качеством топлива. Я согласен здесь с *Вячеславом Ивановичем Лысаковым* в отношении качества. К сожалению сегодня никто в стране вопросами качества не занимается. У нас есть *Ростехрегулирование*, которое наверное скоро будет *Росстандартом*. У него есть лаборатории, которые могут проверить это качество, но никто им такой функции не поручил, а без этого они не могут. Поэтому я думаю что вопросы качества должны быть одними из самых важных потому, что это вопросы и нашего здоровья, и срока службы автомобиля, и целого ряда других проблем.

Может быть, *Наталья Алексеевна* внимательно посмотрит все наши выступления и сделает обобщающий документ, который можно довести до руководства нашей страны.

Спасибо.

---

**Виктор Рябов**, генеральный директор, Ассоциация нефтепереработчиков и нефтехимиков

---

Уважаемые коллеги!

Во времена СССР нефтепереработка была двигателем прогресса и локомотивом всех отраслей народного хозяйства. Вы помните, кто постарше, что на бензин и дизельное топливо цены были самые низкие. Раньше никто не обращал внимание на цены моторного топлива (так дешево они стоили), а сейчас высокие цены не дают нормально развиваться практически всем отраслям народного хозяйства, вызывают беспокойство владельцев транспортных средств.

Поэтому я вынужден принести свои извинения участникам Круглого стола от лица нефтепереработчиков за то, что нефтепереработка стала тормозом развития народного хозяйства. В таком положении находятся многие российские НПЗ.

Существующая в стране налоговая политика оказывает существенное влияние на необоснованный и неконтролируемый рост цен на нефтепродукты и, в частности, на моторные топлива, и это главный и единственный путь нефтепереработчиков

противостоять стагнации производства. Стыдно об этом говорить, но, если бы не было таких высоких цен на нефтепродукты, о нефтепереработке никто бы и не говорил!

Вчера я присутствовал на Московском международном химическом саммите, где разговор о нефтепереработке и нефтехимии перешел на более высокий уровень. Выступали Мэр города Москвы *Лужков Ю.М.*, полномочный представитель Президента Российской Федерации в Приволжском федеральном округе *Рапота Г.А.*, полномочный представитель Президента Российской Федерации в Сибирском федеральном округе *Квашин А. В.* с такими же, более культурными словами, но по смыслу равнозначными тем проблемам, которые мы сегодня с Вами обсуждаем.

Возможное выравнивание отечественных и западных цен на моторное топливо способно вызвать необратимые последствия – привести к обнищанию большинства населения, доходы которого не позволят даже пользоваться транспортом. Такие цены для народного хозяйства катастрофичны, т.к. затраты у нас в народном хозяйстве в разы выше, чем в Европе (в семь раз).

Если меня спросят об отношении *Правительства* Российской Федерации к этому вопросу, то я скажу, что *Правительством* приняты практически все решения по преодолению кризисных явлений в нефтеперерабатывающей отрасли. Если сложить все протоколы *Правительства* – то их множество. Дело за малым – реализовать их в жизнь. Однако, к сожалению, следует отметить, что на сегодняшний день состояние выполнения ряда важных для развития отрасли принятых руководством страны решений крайне неудовлетворительное.

Есть такая организация – *Институт энергетической стратегии*, которой была поручена разработка *Энергетической стратегии России до 2030 года*. При этом, какие бы предложения не направлялись туда по развитию экономики, о переориентации к 2015 году сырьевого вектора развития нефтяного комплекса России на переработку углеводородного сырья внутри страны с соответствующим увеличением доли экспорта нефтепродуктов, отвечающих европейским стандартам, в итоговой редакции сохранен сырьевой вектор развития страны до 2030 года.

Я не понимаю, кто же принял такое решение? Причем после указаний *Президента* и *Правительства* вместо того, чтобы развивать нефтепереработку до 2020-го года, этот срок перенесли на 2030-й год. Кроме того, согласно прогнозу *Энергетической стратегии России* капитальные вложения в нефтепереработку по непонятным причинам на

2-ом этапе (с 2015 до 2022 года) предусматриваются ниже, чем на 1-ом этапе в 2,5 раза. Потребление нефтепродуктов на душу населения предлагается достигнуть к 2030 году на уровне 1,3 тонн, что даже не достигает уровня 90-х годов – 1,6 тонны.

Я с большим уважением отношусь к нефтяным компаниям, которые проделали колоссальную работу и добывают нефти не меньше чем во времена СССР, обеспечивая сырьем российские НПЗ. По объемам фактической переработки нефти российская нефтеперерабатывающая промышленность переместилась за последние годы на третье место в мире, после США и Китая. По качественной же характеристике уровня развития своего производственного потенциала (вторичных процессов) Россия занимает среди стран мира лишь 67-е место. Пока мы ее не приведем в порядок, ничего хорошего не будет. Поэтому принято решение перейти на европейские экологические нормы до 2015 года, внедрять глубокую переработку и т.д. И этим вопросом и *Минэнерго* России и *Правительство РФ* занимаются сегодня серьезно, но один вопрос упускают. *Правительство* приняло решение строить на территории Российской Федерации новые нефте- газоперерабатывающие и нефтехимические комплексы, в первую очередь, независимые от вертикально-интегрированных компаний при участии государства, в том числе в рамках государственно-частного партнерства. В *Энергетической стратегии* этот вопрос полностью опущен.

В Западной Европе с 1994 года на основе государственно-частного партнерства запущены и уже в значительной степени реализованы проекты на сумму более 120 миллиардов долларов. В России имеется только один успешный такой проект – строительство комплекса нефтеперерабатывающих и нефтехимических заводов ОАО *"ТАНЕКО"* в Республике Татарстан.

В настоящее время Программа создания таких нефтехимических комплексов в России не определена (важнейший нерешенный вопрос). Особенно на концах нефтепроводов и в приморских зонах.

Нефтяные компании не заинтересованы в создании независимых от ВИНК нефте- и газоперерабатывающих и нефтехимических комплексов, как конкурентов, а структур, способных заниматься организацией их строительства, в настоящее время не существует.

Большой проблемой является присутствие в больших количествах на российском рынке нефтепродуктов контрафактной продукции. Только в Москве такой продукции 25-30%. Объяснить это можно огромной армией посредников между НПЗ и АЗС.

Приведение в порядок российских нефтеперерабатывающих заводов до уровня передовых стран мира и организация прямой связи от завода до АЗС будет гарантией качества топлива на российском рынке. А наши заводы сейчас находятся в плохом состоянии, они по существу превратились в цеха, работающие по схеме процессинга. По примеру *ЛУКОЙЛа* надо переводить их на самостоятельную работу. Это позволит значительно повысить прибыльность работы предприятий и, как следствие – существенное увеличение ВВП и поступлений налогов в федеральный и местный бюджеты, заметно скажется на стабилизации цен на моторные топлива.

Дальше этот вопрос нельзя откладывать и мы надеемся, что он будет решаться.

Спасибо за внимание.

*Андрей Томилов*, заместитель генерального директора, ЗАО "*НефтеХимСервис*"  
(г.Новокузнецк)

---

Добрый день!

Хочу выступить от компании *НефтеХимСервис*. Три года назад мы приступили к строительству нефтеперерабатывающего завода на севере Кемеровской области мощностью 3 миллиона тонн в районе *ЛПДС Анжерская*, в ста километрах от городов Кемерово и Томск. Прошли все этапы, выкупили земли, заключили договор на проектирование, получили положительное заключение *Главгосэкспертизы* и разрешение на строительство, т.е. все сделали по правилам. Но в течение этого периода неоднократно приходилось сталкиваться с непониманием наших действий в различных кругах. На фоне массового строительства мини-НПЗ нас ставили с ними в один ряд и говорили вот ещё один самовар, но только большой. Хотя мы все прекрасно знаем что в мире эффективно работают десятки высокотехнологичных заводов средней мощности, локально обеспечивающие районы непосредственного потребления моторным топливом.

Я постоянно слежу за прессой, в том числе и за принимаемыми решениями в развитии нефтепереработки *Правительством РФ*. Могу сказать, что многие постановления принимаются и они носят характер, способный дать новый виток в развитии независимого сектора нефтедобычи и переработки углеводородного сырья. Финансовый кризис повлиял на многие процессы, но принёс и положительные результаты, оголив ситуацию на рынке нефти и нефтепродуктов. Есть ли рынок? Как мы уже слышали в предыдущих выступлениях его нет! За последние 3 года проявилась ситуация, когда независимые от ВИНК добывающие компании не могли увеличить объём добычи нефти из-за отсутствия возможности поставить нефть на переработку, либо продавали нефть по цене значительно ниже чем та, которая опубликована в ежемесячных отчётах.

На проводимых совещаниях в Омске и Киришах *Правительство РФ* предложило принять ряд неотложных мер стимулирующих развитие нефтепереработки. Принятие новых национальных стандартов, норм и правил, регламентирующих требования к процессам по выпуску нефтепродуктов влечёт за собой колоссальные затраты. Ускорить строительство технологических установок позволяющих в максимально короткие сроки увеличить глубину переработки нефти возможно. Но для этого необходимо воспользоваться кредитными ресурсами, желательно целевое льготное кредитование и это принесёт свои плоды. На выделенных средствах заработает целый комплекс реального сектора экономики, в первую очередь заводы химического машиностроения, металлургия.

В своем послании *Президент* страны говорил, что российскому бизнесу необходимо вкладывать средства в развитие экономики страны. И мы вкладываем! Создание рабочих мест! (а их будет свыше тысячи в бывшем шахтёрском городе). Современное производство! Социальная ответственность! Все эти призывы направлены к таким как мы. Но ведь мы это уже делаем! А что получаем? Получаем частно-государственное партнерство. В чем оно заключается? Видимо в командном духе компании единомышленников, способных довести начатое дело до конца.

Начав строительство завода в период экономического кризиса, мы научились экономить, обеспечили работой десятки предприятий стройиндустрии и промышленности и планомерно решаем поставленные перед собой и коллективом задачи. Сегодня мы успешно строим. Разместили заказы на изготовление технологического оборудования. Получили техусловия на подсоединение завода к системе магистральных нефтепроводов ОАО "АК *"Транснефть"*, правда, с небольшим обременением и выполнением определённых обязательств. По крайней мере, в связи с принятым в декабре месяце 2009 года постановлением *Правительства РФ*, о подключении НПЗ к системе магистральных нефтепроводов и нефтепродуктопроводов появились понятные регламентированные правила.

Говорят о монополизме на нефтяном рынке, что он есть и никуда не денется пока *Правительство* не обратит внимание на независимый сектор нефтепереработки. Наверно это так, иначе не возникала бы эта тема. Вы наверняка знаете о первых независимых НПЗ – *Антипинский* в Тюменской области, *Марийский НПЗ*, *Новошахтинский завод* недавно ввели в эксплуатацию, наш строящийся завод. Т.е. существуют независимые НПЗ способные не ломать региональные рынки, а создать здоровую конкурентную среду. Осталось лишь государству обратить внимание на этот факт и помочь в решении технических вопросов связанных с подключением к энергетической системе, системе магистральных нефтепроводов, железной дороги и т.д. Вот где будет настоящее частно-государственное партнерство!

Еще напомним, что все названные выше независимые заводы распределены равномерно по территории страны. Вот я сегодня разговаривал с представителем Совета Безопасности – ведь в плане безопасности строящийся *Яйский НПЗ ЗАО "НефтеХимСервис"* расположен просто идеально. Не дай бог что-то случится с одним из сибирских заводов. Что будет делать Кузбасс? Мы встали в правильном месте с хорошим объемом переработки. Причем на рынке и мешать-то не будем никому. Вольемся в единый поток и будем работать. Ведь кроме Кемеровской, Томской и Новосибирской областей рядом находится Алтайский край и Республика Горный Алтай.

Абсолютно уверен что руководство ЗАО *"НефтеХимСервис"* и менеджеры компании способны вести конструктивный диалог со всеми участниками рынка включая *ВИНК* и Госкорпорации. Мы готовы к общению и отчасти к деятельности способствующей развитию отношений. Хотелось бы еще сказать, что очень нелегко идти самостоятельным путем и говорить о независимости. Мы все зависимы. Просто каждый должен делать своё дело и внести вклад в развитие экономики России. В заключении хочу обратиться к представителям органов исполнительной власти. Соберите региональных промышленников из малого и среднего бизнеса за круглый стол. И спросите "Мужики! Чем Вам помочь?". Мы скажем чем нам помочь, а может быть попросим. Не мешайте!

Спасибо за внимание.

---

*Евгений Черепанов*, заместитель председателя, *Нефтегазстройпрофсоюз*

Добрый день, уважаемые коллеги!

Спасибо, *Наталья Алексеевна* за приглашение.

Тема действительно очень интересная, актуальная и наверняка все присутствующие являются, как мы теперь выяснили, не автолюбителями, а автовладельцами и конечно для всех интересно говорить, какая была бы цена на наши нефтепродукты актуальна. Но нам, представителям *Нефтегазстройпрофсоюза*, говорить об этом в двойне интересней, потому что мы, с одной стороны, представляем наших работников, которые являются производителями в добывающих нефть компаниях, и в тоже время, каждый их этих работников, начиная от рядовой уборщицы до президента компании, является тем самым автовладельцем, который пользуется нефтепродуктами.

Интересный момент: когда наши крупные нефтедобычки и нефтепереработчики ссылаются на то, что в цену на нефть закладываются очень большие расходы на фонд оплаты труда или на инвестиции, это чаще всего неправда потому, что себестоимость нефти, которая сегодня существует в Российской Федерации не превышает в самых сложных природно-климатических условиях с больших глубин 5 тысяч рублей за тонну. А в среднем, *Наталья Алексеевна* называла, составляет от 1500 до 3000 рублей за тонну. Это средние величины, есть конечно отклонения, которые выходят за рамки правил, но в среднем по стране так. Средняя себестоимость на наших НПЗ, я не знаю как обстоит дело на малых НПЗ, поэтому не буду об этом говорить. Могу рассуждать только о крупных компаниях, которые являются владельцами больших НПЗ, ну или о частных компаниях, у которых тоже довольно приличный объем переработки. Так себестоимость автобензина 92, выходящего с крупных заводов составляет от 9000 до 11000 рублей за тонну. Это данные абсолютно официальные, конечно они коммерческие и нигде не публикуются, но мы, как профсоюз, владеем такой информацией и сами собираем очень много статистики. По 95-тому бензину это соответственно от 13500 до 14000 рублей за тонну.

Что мы видим в рознице? В рознице мы видим дополнительные накрутки, которые в результате приводят к цене в 22 рубля за литр. Но если смотреть на эту розницу еще повнимательней, то чаще всего, те же самые компании, что и производят бензин, владеют этими сетями АЗС. Как было указано в статистике 7 тысяч АЗС принадлежит ВИНКам. Возьмем, например, такую крупную компанию как *Роснефть*, ей принадлежит более тысячи автозаправочных комплексов. К ней неоднократно были иски ФАС. Вы наверняка все об этом читали в разных регионах. Но есть такие казусы как, например, в г.Юганске есть крупнейшее добывающее предприятие *Роснефти*. Большая часть добытой нефти идет в Самарский регион на переработку. Ну ладно бы ее там переработали и в этом же регионе продали. Но самое смешное, что часть этих продуктов уже в готовом виде возвращается туда же – в Тюменскую область. Отсюда транспортная составляющая, которая потом вылезает вот в эту цену.

Еще смешнее бывает когда, допустим, на Сахалине добывается нефть, через пролив по внутреннему нефтепроводу, который принадлежит этой же компании приходит на НПЗ, который находится на берегу, перерабатывается и по этому же только параллельному продуктопроводу приходит бензин снова на Сахалин. Казалось бы, ну где же здесь затраты? Все внутри компании, все свое, содержание, никакой аренды, никаких внешних посредников, о которых то тут, то там много говорят, все исключено. Но цена на Сахалине бензина по крайней мере зимой достигала 30 с лишним рублей за литр. Из чего складывается такая цена? Не понятно никому.

Мы конечно тоже по этому поводу переживаем, потому что все наши работники являются потребителями. И вот если говорить о цене, которую видит *Министерство энергетики* и может быть еще какие-то федеральные структуры, предлагая вот такие различные формулы, которые привязаны к мировым ценам.

Мы говорим, что мы категорически против этого. К мировым ценам привязываться нельзя! Сегодня многое было сказано по каким причинам нельзя, к чему это может привести, что это не стабильно и т.д. Было предложено *Геннадием Иосифовичем Шмалем* привязывать цену нефти к потребительской корзине или к доходам граждан. Это предложение можно рассматривать, это интересный момент.

Наше предложение заключается в следующем. Сегодня об этом еще никто не сказал. Почему забывают слово себестоимость, почему нельзя привязать на внутреннем рынке цену к себестоимости продукта плюс маржа НПЗ как во всем мире. Поскольку переработчики конечно хотят получить прибыль. Но во всем цивилизованном мире прибыль не превышает 10 процентов. Кстати на западе 2, 3 или 4 процента западные бизнесмены, которые нам навязывают свою политику только почему-то в извращенной форме, считают это абсолютно достаточным и справедливым доходом. Но вот государство почему то это не регулирует. Хотя все остальное оно пытается регулировать. Или пытается играть в игру: мы даем вам возможность торговать по тем ценам, по которым вы хотите торговать, или считаете для себя комфортными, а вы в замен не лезете в политику.

Можно много дискутировать. Мы все таки предлагаем отталкиваться от себестоимости той нефти, которая в данном регионе добывается. Процесс

регулирования, конечно, вопрос сложный, но об этом отдельно можно разговаривать очень долго, придумывать дополнительные формулы для себя. Мы такие формулы тоже выводили. Но вот привязываться к мировой цене на нефть категорически считаем несправедливо, не верно, неправильно и преступно.

Вот такая у нас позиция и мы ее озвучили.

Спасибо.

---

*Григорий Сергиенко, исполнительный директор, Российский топливный Союз*

---

Я представляю *Российский топливный Союз*, в который на сегодняшний день входит 19 региональных ассоциаций владельцев независимых АЗС. Он образовался в конце 90-х годов. В лучшие годы в РТС входило до 36 региональных организаций, а в последнее время наблюдается регресс. Почему? Потому что нефтяные компании, которые в конце прошлого десятилетия разделили рынок, сейчас укрепились. Региональный монополизм усиливается и те ассоциации, которые работали в некоторых регионах просто ушли. Вот и в Кузбассе была ассоциация. Но когда владельцу независимых АЗС ставятся такие условия, что он должен идти и просить к продавцу в данном регионе, а продавец – та же нефтяная компания. А там говорят: есть мой собственный сбыт, если что-нибудь осталось, мы тебе дадим, а если нет – ну все, иди гуляй по рынку, что найдешь – тем и будешь торговать. Поэтому в таких условиях отпадает любое желание против кого-то или что-то высказывать, тем более против того, кто доминирует в этом регионе. Поэтому тишь и гладь наступает там, где нефтяные компании доминируют. Перспектива у независимых владельцев вот такая незавидная.

Я думаю, что пока у нас будет действовать такая система, которая сложилась сейчас, постепенно все независимые будут приобретать зависимый характер. А что делать? Очень мало предложений! *Шмаль Геннадий Иосифович* высказал свое предложение по поводу формирования цены. Как реализовать этот механизм он не сказал, но я думаю, что он безжизненный. Мир знает два механизма определения цены – рынок и государственное регулирование. Другого я не знаю. Саморегулирование – это и есть рынок. Мы получили от СССР в наследство базис экономики в этой сфере – все было монополизировано. Вот я, как человек проработавший 30 лет и носивший погоны, скажу Вам вот что. Воинским подразделением можно только командовать. Монополиями тоже можно командовать, только командой – другого она не приемлет. Распределять, давать задачи и т.д. Вот здесь, я так понимаю, присутствуют процентов 50-70 тех, кто критикует эту систему, которая плохая. Но в тоже время исподволь выносят то, что мы должны вернуться к тому, что было. Почему это происходит? Потому что существует сегодня та же монопольная система, только вместо *Госкомнефтепродукта* или *Миннефтепрома* при Советском Союзе образовалось пять или семь таких же вертикальных структур, которые сейчас поделили наш рынок и работают по тем же плановым принципам. Для них внутренняя своя экономика это главное, а все остальное – две трети независимых АЗС в стране – их абсолютно не волнуют.

Вот есть как бы независимый сектор нефтепереработки. Я единственное, что хочу Вам сказать, только не обижайтесь: наивные Вы люди! Просто наивные! Я присутствовал на слушаниях в *Государственной Думе*, где *Кингисеппский НПЗ* пытался найти свое место в жизни. Люди нашли восемь миллиардов долларов и готовы вложить эти деньги. Готовы построить завод на 12 миллионов тонн с перспективой того, чтобы все эти нефтепродукты шли на экспорт, поскольку месторасположение позволяет. И представитель *Минэнерго* согласует им техническое задание и говорит: дайте мне гарантию, что в течение определенного периода такая-то нефтяная компания будет поставлять нефть на завод. Такой гарантии нет. Сейчас вышло специальное Постановление Правительства, что если хочешь построить завод, дай гарантию на три года. Вот кто такую гарантию сегодня даст? Никто. Потому что у нас налоговая система такая, что нефтяники вынуждены себя так вести.

Вот нам изобразили *Кудрина* и он действительно в таком положении находится в условиях, когда 40 процентов бюджета страны формируется за счет нефтяной отрасли, а другого нам продавать нечего. Кто позволит в этой сфере сейчас внести какие-то реорганизации? Да, монополия душит. Да, казалось, напрашивается, что надо что-то делать в этой сфере. У нас не построен ни один завод, которой сегодня составил бы

конкуренцию. Да, в Татарии что-то там строят и мы были на этом заводе. Но не нужны эти заводы, потому что существующие мощности действующих 29 НПЗ не используются полностью. На Ваш завод, который вы строите, может оказаться, что Вам просто не дадут нефти. Мы с Вами находимся в одинаковых условиях – независимый сектор рынка.

Буквально два дня назад раздается звонок из Краснодара. Человек купил АЗС и говорит можно я буду работать под вашим брендом *Российского топливного Союза*? Вы будете давать нам нефтепродукты? Но мы не занимаемся этим делом, это не наша функция. Спрашиваем: а Вы обращались у себя в регионе к нефтяным компаниям? Говорит – обращался везде, нефтепродуктов нет. Система франчайзинга сейчас вымерла просто, потому что есть недоверие между независимым владельцем и нефтяной компанией. Нефтяная компания не берет на себя обеспечение в соответствии с договором нефтепродуктами потому, что если вдруг появляется выгодная экспортная альтернатива – они уйдут на экспорт. Тогда вот независимые владельцы и начинают торговать всем тем, что найдут на рынке. Отсюда и бодяжники и тому подобное. Поэтому вот такая на сегодняшний день сложилась ситуация.

Вот мы сегодня говорим о формуле цены. Что это такое? Это элемент регулирования. Мы постепенно возвращаемся к государственному регулированию. Мы не хотим это произнести как-будто нас не поймут. И скорее всего, если это формула будет принята, то через некоторое время мы придем к пониманию, что она не работает. Ну нельзя какой-то формулой учесть все, что происходит на рынке! Если потом признают, что эта формула не работает, придется установить команду. Вот цена будет такая и все – работайте. Но к чему это приведет? Во-первых, к потерям бюджета, если установить внутренние цены. Во-вторых, я не думаю, что найдется какой-то опрометчивый человек, который при таком установлении цен захочет что-то вкладывать к нам в Россию, потому что это не рыночный метод. Вот здесь авиаперевозчики выступали... А в условиях, когда экономика открыта, для того чтобы им вылететь за границу, им нужно застраховать и пассажиров и самолет. А страховая компания зарубежная – она просит, дайте какие-нибудь котировки на авиакеросин на бирже. Наша цена не нужна. Или мы закрываемся вообще и возвращаемся в советскую экономику или, наверное, должны идти по какому-то другому пути.

В последнее время *Антимонопольная служба* дошла до того, что осмелилась высказаться по поводу раздела в нефтяных компаниях нефтепереработки и розницы. Якобы появится тогда рынок и появится возможность для образования бирж, потому что появляется продавец и покупатель. А, если такие сегменты рынка появляются, то они обязательно найдут площадку, где их интересы должны состыковаться. Пойдем дальше, вот если выделите добычу из нефтяных компаний, и добыча будет отдельно – они будут продавать нефть, тогда и вы найдете свою нефть на этом рынке. А если розницу изъять у нефтяных компаний, то мы найдем что независимым владельцам и где купить. Казалось бы, такая схема имеет право на жизнь, но кто же на это пойдет при сегодняшних условиях? Продавать нам нечего и жить нам не на что! Мы только надеемся на газ и на нефть. Такого продукта, который идет от ума или от умелых рук у нас нет. Поэтому если мы зарежем курицу, которая несет золотые яйца, то пойдем по миру просто. Я не знаю найдется ли такой человек в государстве который однозначно скажет: делайте вот так! Наверное, нет...

И в отношении цен. Я напому Вам, как *Путину* задали вопрос от *Союза автомобилистов*: почему у нас такие цены высокие? Он ответил прямо – это перераспределение доходов. Есть люди, которые хорошо зарабатывают, у них есть неплохие автомобили, через бензин идет отъем доходов и за счет этого перераспределяется другим менее доходным слоям населения. Это нормальный механизм государства. А как по-другому? И оторвать на сегодняшний день внутреннюю цену от внешней цены невозможно. Потому что налоговая система сориентирована тоже на внешний рынок. А в условиях, когда налоговая система отбирает у нефтяников 78 копеек с каждого заработанного рубля, конечно, появляется соблазн вытянуть свою доходность за счет внутреннего рынка. И получается у нас иногда альтернатива внутреннего рынка выше внешней на 8, 10, 6, 5 тысяч рублей за тонну. Это вызывает желание подрегулировать. И эта формула цены и пытается вот это убрать.

Спасибо за внимание.



Товарищи! Послушайте еще одного человека, который волей судьбы уже построил небольшой нефтеперерабатывающий завод и я, конечно, очень сочувствую *Андрею Юрьевичу (Томилову)*, который гораздо позже начал заниматься этим вопросом. Когда в 2003 году мы начали строить свой завод, наш *Президент* говорил о том, что начинайте развивать малый бизнес, а мы Вам поможем. Вы помните у нас были и госструктуры, которые малый и средний бизнес поддерживали и выделяли льготы. Тогда была нулевая ставка акциза на прямогонный бензин. Мы всему поверили и решили построить современный нефтеперерабатывающий завод.

Построили завод и вот уже третий год мучаемся и уже не знаем, что с этим заводом делать. Почему? Потому что наша система, в которой мы с вами живем, она не рабочая. Я давно работаю в экономике и еще в советское время был директором завода и знаю, какие там были проблемы: когда доводили фонды оплаты труда, фонды на капремонт, на социальное развитие и все прочее. Там можно было приспособливаться и, если ты хорошо работал, тебе давали все больше и больше, только осваивай. А вот в этой ситуации, в которой мы сегодня оказались, мы никому не нужны и все идет на то, чтобы тебя-производителя истребить. Почему, если раньше было *Министерство*, которое о тебе беспокоилось, были какие-то партийные органы, в которые можно было обратиться, если существует какая-то несправедливость, то сегодня в той ситуации, в которой оказались мы скоро окажется мой сосед с *Яйского НПЗ*.

Вы обратили внимание сегодня показывали слайд – около 2% от общей нефтепереработки – это небольшие предприятия. Половина из этих 2% это минизаводы, которые принадлежат *ВИНкам* и работают непосредственно на месторождениях. Так вот представьте себе весь этот ажиотаж, который за последние месяцы затеяли наши *ВИНКи*, чтобы обвинить малые предприятия в том, что выпускается некачественный бензин на нашем рынке. Может ли 2% этих миниНПЗ оказать такое влияние на качество нефтепродуктов, выпускаемых у нас в стране? Это конечно самообман, потому что каждый из нас знает, что с завода уходит качественный продукт, а уже после этого на всевозможных нефтебазах и везде идет смесь того, что мы потом с Вами поглощаем. Это узаконенная система, потому что заниматься регулированием этого процесса никому не нужно.

Я могу сказать, что в условиях нашей страны минизаводы никому не нужны. Потому что выпускать качественный бензин будет очень сложно. Себестоимость его производства на крупных НПЗ всегда будет ниже. Но почему бы в этом случае нашему Правительству не дать возможности поставлять этот бензин на экспорт? Так нет же, они еще и запрещают экспортировать эту продукцию под всевозможными отговорками. То перевалки не дают, то сделают так, что это просто не выгодно, потому что пошлина такая на этот продукт, что у тебя всегда минус будет в твоём доходе. А чтобы вернуть малому предприятию НДС, вы сами знаете – это легче застрелиться! Поэтому сегодня крупные вертикальные компании полностью завладели этим рынком и конкуренции в этом плане никакой нет!

Мы опять же говорим о формуле цены, которая нас интересует. Да я могу утверждать, что сегодня наше *Правительство* в принципе назначает эту цену. Что вы думаете, они не умеют считать? Они все умеют, они все знают: они знают какая себестоимость производства, какие налоги, какие транспортные издержки. Поэтому та цена, которая сегодня есть, устраивает наше Правительство. И сколько бы мы с вами тут не пытались говорить – это все пустой звук! Я знаю одно: захотело *Правительство* чтобы наши самолеты летали, оно сказала чтобы цена была в пределах 17 тысяч рублей за тонну. И сделали 17 тысяч рублей за тонну! Сегодня никто не осмелится эту цену изменить. Сказано было: весна наступает – нужно снизить цены на дизельное топливо, на следующий день вице-премьер доложил, что все нефтяные компании с этим согласны. Да по большому счету сегодня есть две компании, которые регулируются нашим *Правительством* – *Роснефть* и *Газпромнефть*. Да им скажут завтра по 15 рублей за литр продавать бензин и куда они денутся? А почему не говорят? Потому что нет смысла. Потому что все рассчитано на то чтобы мы жили с

Вами на тех условиях, которые сегодня устраивают наше *Правительство*. И правильно говорил сегодня *Григорий Павлович (Сергиенко)*, что по-другому страна не выживет потому, что если убрать сегодня высокую цену на нефтепродукты, то выпадут все доходы нашего бюджета, а других доходов нет.

Я могу однозначно сказать, что повезло нашим вертикально интегрированным компаниям, что им достались по наследству от советского периода эти все заводы. Если мы сегодня начнем считать цену того продукта, который завтра мы будем производить если построим новое предприятие, то ведь к этой цене надо будет приплюсовать и проценты по кредитам и плюс возврат этих налогов. Я смею вас заверить – я все это считал и единственное, что я могу компенсировать – это проценты по кредиту. Поэтому строить сегодня не выгодно. Пусть кто-нибудь построит новый завод и скажет что он окупаем. Я в этом глубоко сомневаюсь.

Последнее на что я хотел бы обратить внимание. Сегодня *Михаил Иванович (Гельвановский)* говорил о том, что не возможно говорить о какой-то экономике, потому что в нашей большой стране денежная масса меньше, чем в такой стране как Польша. Нет этих денег, которые могли бы пойти в экономику для того чтобы она заработала.

Поэтому от финансового механизма будет зависеть все. Дайте возможность, чтобы бизнес мог работать! А сегодня не работает бизнес из-за одной проблемы. Нам сегодня одели удавку на горло и сказали дышите. А мы хрипим и выживаем! На наш завод приходят контролирующие органы по пять, шесть раз в месяц. Они идут, уже заранее зная, что завод либо остановится, либо надо с ними находить общий язык и понимание. Т.е. система работает так, чтобы у нас ничего не работало!

И в этой системе мы будем продолжать с Вами жить, но до 2020 года едва ли доживем. Потому что нас развалят и раздавят. Я не слышу пока таких предостережений от наших руководителей – я это слышу от различных западных аналитиков.

Поэтому, если мы хотим жить, нужно в первую очередь давать возможность каждому зарабатывать деньги, не воровать, а зарабатывать. Если не нужна наша продукция здесь в России – дайте возможность, чтобы мы ее экспортировали и не говорите о том, что минизаводы будут экспортировать некачественное сырье. Если оно будет некачественное – значит у них будет плохая цена. А если цена будет устраивать, дайте такую возможность. А не так как сегодня начинают заявлять, что проще нам экспортировать нефть, чем нефтепродукты. И слава богу, что мы сегодня продаем мазут, потому что завтра и мазут у нас покупать не будут и нефтепродукты.

Поэтому все будет зависеть от политической воли. Будет политическая воля и цена будет потихоньку снижаться и будет существовать хоть какая-то конкуренция.

А если политической воли не будет, жить нам осталось в экономике, в которой мы живем, совсем немного.

Спасибо за внимание.

### **Обращение участников Круглого стола**

#### **"Рынок моторных топлив России: какие цены нужны потребителю?" к Президенту Российской Федерации Дмитрию Анатольевичу Медведеву**

##### ***Уважаемый Дмитрий Анатольевич!***

Мы, участники Круглого стола, выражаем свою острую озабоченность продолжающимся усилением зависимости России от мировых цен на нефть и, как следствие, начавшимся ростом оптовых и розничных цен на автомобильные топлива. Проблема роста цен на моторные топлива для такой страны как Россия – это проблема интеграции территории.

Экономический кризис обнажил угрозы, которые несет подмена формирования национальной базы цен внутреннего рынка справочными мировыми ценами, формируемыми за пределами нашей страны на биржах *NYMEX* и *ICE* и западными котировальными агентствами *Platt's* и *Argus*.

Как результат – Россия теряет позицию конкурентоспособного глобального игрока на мировых нефтяном и газовом рынках. При этом на внутреннем рынке страны нарастает социальная напряженность, технический прогресс и инновации неуклонно деградируют.

**Причинами сложившейся ситуации** являются:

– отсутствие реальной стратегии России на мировом нефтяном и газовом рынках, нацеленной на приоритетную защиту интересов Российского государства;

– неадекватно растущее влияние публикуемой в российских изданиях зарубежной информации, в том числе и прогнозов Департамента энергетической информации Министерства энергетики США и Международного энергетического агентства, активно ретранслируемых в Интернет и СМИ;

– навязывание посредством СМИ массовому сознанию наших граждан представления о якобы объективной зависимости России от мировых цен на нефть, со стороны крупнейших западных информационных агентств, а также интенсивное внедрение этого представления аналитиками инвестиционных банков и западными консультантами российских энергетических компаний;

– отсутствие реальной государственной политики цен, в том числе на социально-значимые товары, и неудовлетворительное финансирование разработок отечественной науки и консалтинга в этой области, следствием чего является фактическое игнорирование в Энергетической стратегии России-2030 объективной зависимости уровня жизни населения и состояния экономики страны от цен на социально-значимые товары на ее территории;

– наличие пробелов в законодательстве, допускающих формирование внутренних цен на автомобильные топлива на основании справочных мировых цен;

– несбалансированное распределение налоговой нагрузки при реализации автомобильных бензинов и дизельного топлива на внутреннем и внешних рынках;

– отсутствие общепризнанных внутренних индикаторов цен (котировок) спотового рынка на автомобильный бензин и дизельное топливо, а также официально признанной методологии их формирования.

***Применение появившихся в последнее время проектов формул для расчета внутренних цен на нефтепродукты на основании котировок международных котировальных агентств (формулы Минэнерго, ФАС, нефтяных компаний) неотвратимо приведут к дальнейшему ухудшению и без того сложной ситуации на внутреннем рынке России.***

На основании изложенного участники Круглого стола **предлагают:**

1. Разработать стратегию позиционирования России на мировых нефтяном и газовом рынках, исходящую из необходимости защиты ее интересов;

2. Создать Евразийское Энергетическое Агентство в составе России, Казахстана, Белоруссии (впоследствии возможно Китая) как альтернативу Международному энергетическому агентству;

3. Разработать эффективную концепцию государственной политики цен на ближайшую перспективу, реализация которой позволила бы устранить накопившиеся в стране проблемы в сфере ценообразования. Необходимость такой концепции предусмотрена Конституцией Российской Федерации (ст. 71, п.ж);

4. Разработать комплекс законодательных мер, в том числе внести изменения в Налоговый кодекс и учесть в готовящемся Законе о нефти рекомендации по формированию внутренних оптовых цен на социально-значимые нефтепродукты (автомобильный бензин, авиационный керосин, дизельное топливо, топочный мазут) на основании корзины, включающей справочные внутренние цены и справочные мировые цены с учетом долей поставок на внутренний рынок и на экспорт соответственно;

5. Поддерживать инициативу участников Круглого стола по созданию в России механизма формирования справочных цен (котировок), отражающих состояние внутреннего рынка моторного топлива (автомобильного бензина, дизельного топлива и топочного мазута) по базисам поставки (автомобильного бензина и дизельного топлива – "Свердловская область" и мазута – "Санкт-Петербург") в качестве альтернативы зарубежным котировкам на эти виды топлива для использования на территории России.