

## Топливный рынок России. Часть 1 - Катаклизмы постсоветского времени

**История формирования современного топливного рынка России неразрывно связана с распадом Советского союза - правящего режима, при котором отрасли промышленности формировались не по принципу поощрения здоровой конкуренции и равноправного развития, а на основании коммунистического замысла о служении нуждам народа.**

В СССР существовала централизованная система производства и распределения нефтепродуктов, деятельность которой регламентировалась Министерством нефтехимической и газовой промышленности. В свою очередь учётом, хранением и снабжением нефтепродуктами огромной страны занимался Государственный комитет нефтепродуктов (Госкомнефтепродукт).

После распада Советского Союза в 1991 году все существовавшие АЗС были переданы в ведомство региональных властей. Перед местными властями, не имевшими значительного опыта в вопросах розничного топливного рынка, остро встал вопрос снабжения нефтепродуктами. В этой связи следует отметить, что каждая из региональных властей выбрала свой путь освоения данного сегмента рынка.

### **Развитие топливного рынка в г. Москве**

«Власти Москвы, выбрали наиболее оптимальный и верный путь развития, разработав эффективный стратегический план действий», - считает Григорий Павлович Сергиенко, исполнительный директор Российского топливного союза (РТС). Местным властям предстояло решить два главных вопроса: Каким образом управлять существующими автозаправочными станциями, и Как построить новые АЗС?

Как рассказывает Г.П.Сергиенко, власти Москвы передали 220 автозаправочных станций, оставшихся в городе со времён Советского Союза, в аренду инвесторам при условии, что арендаторы будут эксплуатировать данные АЗС, затем за счёт заработанных средств проведут их реконструкцию и получат возможность их дальнейшего выкупа по остаточной стоимости. Данная программа получила широкое и успешное развитие, поскольку позволила восстановить многие АЗС, а также была успешно реализована отчасти благодаря созданию совместного

предприятия при участии компании BP (British Petroleum), которая поделилась своим опытом и продемонстрировала передовые западноевропейские стандарты строительства и эксплуатации АЗС в условиях слабо развитого топливного рынка России.

Дополнительно власти города выделили 300 земельных участков под строительство новых АЗС на льготных условиях. С целью содействия быстрому и динамичному развитию данного сектора заместитель мэра Москвы Б.В. Никольский стал инициатором формирования системы принятия решений, при которой участники бизнеса и регулятивные органы решали все вопросы по строительству и развитию АЗС без каких-либо бюрократических препятствий. Реализация данной широкомасштабной программы была начата в 1993 году, а уже три года спустя в Москве насчитывалось около 600 АЗС.

### **Как нефтяные компании стали доминировать на топливном рынке**

Вплоть до 1998 года региональные власти консолидировали весь розничный топливный рынок в своих руках, в то время как независимые владельцы АЗС активно развивали свои сети по всей стране. В период 1993-1998 гг. можно говорить о наличии свободных рыночных отношений в топливной сфере в России, при этом нефтепродукты от производителя к потребителю поступали разными путями, в том числе через топливные биржи, фирм-посредников, независимых нефтетрейдеров и прямые контакты АЗС с НПЗ.

В этот же период нефтяные компании в России только развивались, делили между собой нефтепромыслы, а затем стали приобретать НПЗ; наконец, они вошли на розничный топливный рынок и далее вместе с выстраиванием вертикально интегрированных структур в России стали осуществлять повсеместный контроль в нефтегазовой сфере.

Крупные нефтяные компании стали главенствовать в розничном топливном бизнесе в регионах и оказывать давление на местные правительства. В обмен на топливо нефтяные компании ставили перед местными властями условия, при которых нефтяные компании либо получают участки под строительство АЗС, либо получают в пользование и владение имеющуюся в данном регионе сеть АЗС. В результате, на базе объединения НПЗ и сетей АЗС образовались местные монополии, которые и сегодня остаются доминантами на региональных топливных рынках.

На примере крупнейшей нефтяной компании Лукойл, которая прошла все этапы формирования топливного рынка в России, можно увидеть, что данная компания построила до 1998 года всего пять АЗС в Москве. Лишь в начале 2000-х гг., приобретя финансовую независимость и политическую силу, Лукойл и подобные ВИНК стали делить розничный рынок, который к этому времени уже сформировался.

В свою очередь, когда нефтяные компании стали регулировать все процессы производства и отпуска нефтепродуктов, они начали оказывать давление на независимый розничный топливный рынок. «Оказалось, что на данном этапе независимый рынок получил более

интенсивное развитие, а с приходом ВИНК в розничный топливный рынок произошло естественное столкновение интересов», - объясняет Г.П.Сергиенко.

В сложившихся обстоятельствах произошёл так называемый 1-ый передел, когда 30 % участников независимого рынка усомнились в перспективах своего дальнейшего развития и были вынуждены либо закрыть бизнес, либо продать свои активы крупным нефтяным компаниям. Именно на базе купленных у независимых владельцев АЗС такие нефтяные гиганты, как Лукойл и Роснефть, и создали свои сети АЗС. Процесс 1-го передела занял период с 1998 по 2003 гг. В этот период зародилась современная структура топливного рынка в России.

### **Владимир Путин и интересы государства**

Современная Россия, бесспорно, ассоциируется с личностью Владимира Путина, руководящего страной с 1999 года и по настоящее время и в разное время занимавшего посты президента и премьер-министра РФ. После прихода к власти, в сложившейся к этому времени политической и экономической ситуации В.В. Путин не посчитал необходимым улучшать конкурентные условия на топливном рынке и продолжил эксплуатировать инфраструктуру, оставшуюся после распада СССР, которая к этому времени имела уже монопольную основу.

В результате оказалось, что «все атрибуты формирования свободного рынка, характерные для перехода из директивного монопольного статуса в рыночные отношения со свободной конкуренцией, свободным доступом к нефтепродуктам, рыночными условиями ценообразования и т.д., оказались неприменимыми к Российскому топливному рынку», - отмечает Г.П.Сергиенко.

Именно в начале 2000-х гг. на базе образованных нефтяных компаний возникли серьёзные энергетические структуры с солидным участием государства. И правительство, в свою очередь, в выборе приоритетов, стало опираться именно на эти компании, считая их главным источником финансового обеспечения государственного бюджета, а также ключевыми стратегическими активами. Являясь основным акционером таких нефтяных компаний как Газпром и Роснефть, российское правительство приобрело административные рычаги управления и влияния в нефтегазовой отрасли.

### **Сдерживание независимых владельцев АЗС посредством ограничения доступа к нефтепродуктам**

В России в начале 2000-х гг. около 30% всех АЗС принадлежали крупным нефтяным компаниям, а оставшиеся 70% - независимым владельцам АЗС. В период с начала 2000-х гг. и по настоящее время этот крен постепенно смещается в сторону увеличения количества АЗС во владении нефтяных компаний и, соответственно, уменьшения доли независимых АЗС на топливном рынке.

Контроль над источниками топлива всегда являлся для крупных нефтяных компаний способом

ослабить независимый сектор российского розничного топливного рынка. Сегодня в России существует три способа покупки нефтепродуктов: через топливную биржу (через биржу реализуется до 10% производимого бензина и около 5% дизельного топлива), напрямую через сбытовые структуры нефтяных компаний, и через малые НПЗ (по данным информационного агентства ИнфоТЭК на 2014 г., независимых миниНПЗ в России насчитывается 211). В свою очередь следует отметить, что миниНПЗ ввиду отсутствия современного технологического оснащения производят преимущественно низкопробное дизельное топливо и бензин и не являются конкурентами для крупных нефтяных компаний.

Таким образом, в условиях, когда розничный рынок является наиболее конкурентным, а оптовый, напротив, монополизирован, независимые владельцы АЗС оказываются в трудной ситуации; появляются сложности в выстраивании деловых отношений, как с нефтяными компаниями, так и с другими поставщиками нефтепродуктов. На эти отношения также в значительной степени влияет налоговая система.

На этом фоне складывались ежегодные конфликтные ситуации, результатом которых являлся нередко рост цен на топливо и регулярный дефицит топлива для независимых АЗС. В связи с осложнившейся ситуацией на рынке и ослаблением позиций независимых владельцев АЗС в конце 2000-х гг. Российский топливный союз при поддержке Федеральной антимонопольной службы (ФАС) стал инициатором создания независимой биржи торговли нефтепродуктами.

Следует отметить, что крупные нефтяные компании были меньше всех заинтересованы в создании подобной структуры, однако были вынуждены стать её участниками, и одновременно решили возглавить топливную биржу, став её основными учредителями. Сложилась ситуация, при которой нефтяные компании регулировали основные процессы, протекающие на бирже, а независимые владельцы АЗС участвовали в ней как простые потребители, но не руководители.

Некоторые эксперты окрестили новую систему «извращённой», поскольку данная структура наделяла нефтяные компании слишком широкими полномочиями. Нефтяные компании, например, нередко создавали искусственные условия для взрывного роста оптовых цен за счёт создания дефицита топлива в своих сбытовых структурах, вынуждая независимых собственников АЗС идти на биржу, где объём реализуемого топлива является ограниченным. Меры, направленные на искусственное повышение спроса и соответствующий рост оптовых цен на нефтепродукты, ясно демонстрировали, что процесс ценообразования на бирже не являлся объективным. Естественно, что за ростом оптовых цен всегда следовал и рост розничных цен на топливо.

*\*Продолжение специальной серии статей о Российском топливном рынке (Части 2 и 3) следует*

*Written and translated by Taya Shetle | Edited by Oscar Smith Diamante*