

ПЕРСПЕКТИВЫ ПОТРЕБЛЕНИЯ МОТОРНЫХ ТОПЛИВ В РОССИИ

АЛЕКСАНДР БЫЛКИН
Старший консультант VYGON Consulting



В 2015 г. зафиксировано падение потребления автобензина и дизтоплива после долгого и уверенного роста. Как скоро восстановится рынок и восстановится ли он вообще? Экономический рост — не единственный фактор в потреблении топлив, хотя и определяющий в ближайшие годы для России. Не так заметная сейчас общемировая тенденция повышения экономичности двигателей внутреннего сгорания будет иметь решающее значение в будущем. Нефтегазовая отрасль должна быть готова к сокращению спроса на моторные топлива как в России, так и за рубежом. Это важно, в первую очередь, для растущей отечественной переработки, которая может столкнуться с проблемами по реализации нефтепродуктов как на внутреннем, так и на внешнем рынках уже в ближайшие годы.

Моторные топлива — основной целевой продукт переработки нефти, а потребность в них определяет спрос на нефть как в России, так и во всем мире. Бензин и дизель, главное топливо для ДВС автомобильного

транспорта и другой наземной техники, составляют в настоящий момент 64% от общего спроса на нефтепродукты в РФ (см. «Структура спроса на моторные топлива...»).

Экономический кризис оказал значительное влияние на отече-

ственном рынке моторных топлив, где спрос в 2015 г. сократился на 1,3% и 2,3% для бензина и дизеля соответственно.

Первые шаги по наклонной

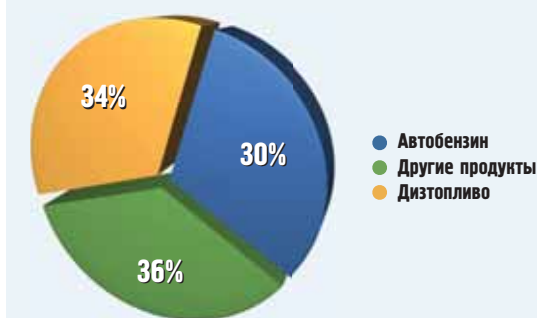
Спрос на автобензин упал впервые с начала 2000-х гг., даже с учетом расширения географических границ после присоединения Крымского полуострова. В сопоставимых же границах спрос упал еще сильнее — на 1,8%. Основной потребитель автобензина — легковой автотранспорт, на который приходится порядка 80% конечного спроса, оставшуюся же часть продукта используют легкие грузовики и небольшие городские автобусы. Именно продажи и интенсивность эксплуатации легковых автомобилей являются основными драйверами рынка автобензина, положительная динамика которых и была подорвана последствиями кризиса.

Продажи новых автомобилей упали в два раза от уровня благополучного 2013 г., что связано с их беспрецедентным подорожанием из-за девальвации рубля при сокращении реальных располагаемых доходов населения. Не столько сама численность парка, но его «молодая» составляющая определяет потребление топлива (см. «Продажи автомобилей»).

Старые автомобили, возрастом от 7–10 лет, чаще ломаются, требуют денег, внимания и времени, одним словом, не могут использоваться так же интенсивно, как и новые. Следствие старения парка, происходящего при недостаточном его обновлении, появилось уже сейчас в виде сокращения спроса на автобензин.

Интересно, что динамика потребления автобензина в 2009 г. осталась в положительной зоне при еще более сильном сокращении продаж, но падение тогда нивелировали рекордные продажи

СТРУКТУРА СПРОСА НА МОТОРНЫЕ ТОПЛИВА В РФ, 2015 Г.



СТРУКТУРА СПРОСА НА ДИЗТОПЛИВО, 2015 Г.



предыдущих лет. Резко «помолодевший» в 2007–2008 гг. парк продолжал интенсивно эксплуатироваться, а уже в 2010 г. рынок новых автомобилей восстановился. Ничего подобного сейчас и в ближайшем будущем мы не наблюдаем, парк уверенно встал на траекторию старения, на которой будет находиться даже при росте продаж.

Рынок дизтоплива в России особенно чувствителен к экономическим колебаниям, т.к. используется коммерческими автотранспортом и техникой. Важнейшим драйвером изменения спроса на дизтопливо является автомобильный транспорт, на долю которого приходится более 60% рынка. При этом грузовой транспорт здесь доминирует, автобусы не так заметны, а легковые автомобили и вовсе не оказывают влияния на динамику спроса (см. «Структура спроса на дизтопливо»).

В 2015 г. потребление дизтоплива автотранспортом упало на 4% вслед за падением грузоперевозок по автодорогам, ведь именно так большинство продуктов и товаров доставляются в розницу или до другого пункта конечной реализации. В это же время целевые для рынка дизтоплива отрасли сельского хозяйства, добычи полезных ископаемых и крупнотоннажных перевозок по железной дороге были достаточно устойчивы, чтобы поддержать спрос на дизтопливо промышленной техникой на нулевом уровне. Отличие кризиса 2009 г., когда спрос на дизтопливо упал почти на 9%, состояло как раз в одновременном падении не только ав-

тотранспортного сектора, но и промышленного.

Серый рынок

Проблема суррогатов в России стоит достаточно остро, но если в случае автобензина объем серого рынка малозаметен, то с дизелем ситуация критическая.

Субститутами дизтоплива являются, в первую очередь, дешевые средние дистилляты — печное и судовое маловязкое топлива. По своим потребительским свойствам эти продукты аналогичны сернистому дизтопливу, которое было разрешено к обороту до 2012 г. (см. «Покрытие спроса на дизтопливо»).

Популярность реализации печного и судового маловязких топлив потребителям подвижной наземной техники определялась их дешевизной и индифферентностью многих потребителей к качеству топлива. Ценовая привлекательность этих продуктов следовала из отсутствия на них акцизов, в отличие от товарного дизтоплива.

В 2013 г. стало очевидно, что печное топливо, предполагающееся к использованию в отопительных котлах, применяется не

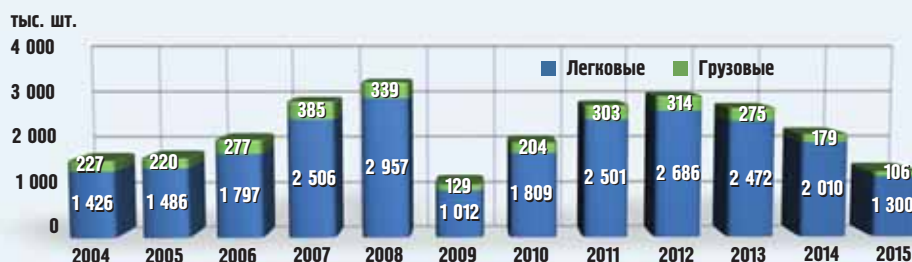
Экономический кризис оказал значительное влияние на рынок моторных топлив, где спрос в 2015 г. на бензин сократился на 1,3% и 2,3% по дизелю

по назначению как суррогат дизтоплива. В попытке остановить это, печное топливо было обложено акцизом, равным акцизу на дизтопливо низшего качества.

Легковые автомобили — основные драйверы рынка автобензина, положительная динамика которых и была подорвана последствиями кризиса

Сразу же после введения акциза на печное топливо в середине 2013 г. все поставщики суррога-

ПРОДАЖИ АВТОМОБИЛЕЙ



ПОКРЫТИЕ СПРОСА НА ДИЗТОПЛИВО



тов переключились на производство неподакцизного судового маловязкого топлива, первоначально предназначенного для силовых установок водного транспорта.

В 2015 г. потребление дизтоплива автотранспортом упало на 4% вслед за падением грузоперевозок по автодорогам

Только с 1 января 2016 г. ситуация начала улучшаться, когда был введен акциз на все средние дистилляты, которые могут использоваться взамен дизтоплива.

Проблема суррогатов в России стоит достаточно остро, но если в случае автобензина объем серого рынка малозаметен, то с дизелем ситуация критическая

Следует напомнить, что к обороту на внутреннем рынке запрещено дизтопливо, не соответствующее Техническому регламенту (ТР ТС 013/2011). В связи с этим

Вряд ли возможно рассчитывать на докризисный рост рынка бензина и дизеля, напротив, дно здесь придется нащупывать еще очень долго

реализация печного и судового маловязкого топлива в качестве дизельного топлива незаконна, но все же широко практикуется. Объем реализации суррогатов дизельного топлива нами оценивается на уровне 9 млн т в 2014–2015 гг., что

ПРОГНОЗ СПРОСА НА МОТОРНЫЕ ТОПЛИВА



покрывает более 22% общего спроса на дизтопливо.

В поисках дна

В России перспективы потребления моторных топлив зависят, в первую очередь, от состояния экономики. Здесь целесообразно опираться на базовый сценарий Министерства экономического развития от 06.05.16, который предполагает перелом негативных тенденций уже в 2017 г. с последующим выходом на докризисные показатели. Все описанные выше механизмы, связывающие спрос на моторные топлива и экономические параметры, продолжают работать. Но вряд ли возможно рассчитывать на докризисный рост рынка бензина и дизеля, напротив, дно здесь придется нащупывать еще очень долго.

Продажи легковых автомобилей до 2017 г. будут на очень низком уровне, парк будет стареть и становиться все более проблемным с точки зрения эксплуатации. Средний возраст продолжит увеличиваться, а на дорогах будет все больше «малоподвижных» машин. Восстановление продаж начиная с 2018 г. не сможет сразу переломить тенденцию старения парка, лишь с 2020 г. его обновление начнет давать свои плоды. Но проблемы для рынка бензина на этом не заканчиваются, важный критерий сокращения расходов топлива новых автомобилей играет здесь не последнюю роль.

Технологический прогресс не стоит на месте, и здесь законодателями моды являются развитые страны. Под натиском политиков и

экологов, а также в стремлении к энергоэффективности производители автомобилей прогрессируют, создавая все более экономичные двигатели. В России особая ситуация, где вплоть до 2007 г. классические модели АВТОВАЗа выпускались с прожорливыми карбюраторными двигателями.

Сейчас эти и другие «реликты» автомобильной промышленности мало ездят по отечественным дорогам, освободив место современным экономичным автомобилям. Так, средний расход топлива у новых легковушек сократился за последние 10 лет на 15%, и в будущем эта тенденция продолжится.

Уже сейчас для одного класса автомобилей с бензиновыми двигателями есть экземпляры с расходом на 15–20% ниже среднерыночных показателей. Экономичные автомобили, оснащенные передовыми системами турбонаддува или гибридными силовыми установками, дороже обыкновенных, что в российской действительности не окупается из-за дешевизны топлива. Но со временем они все равно придут на наш рынок, ведь большинство продаж здесь составляют иномарки, разработанные в рамках мировых трендов, а не сугубо российских.

Таким образом, даже при росте продаж после 2020 г. до 2,5–3 млн новых автомобилей в год низкая база продаж и рост эффективности ДВС так и не дадут спросу на автобензин вырасти. В таких условиях падение с 35,4 млн т при дальнейшей стабилизации спроса после 2023 г. в районе 29–30 млн т в год кажется рациональной оценкой (см. «Прогноз спроса на моторные топлива»).

Потребление дизельного топлива обусловлено, по существу, теми же факторами, что и автобензина. В части автопарка важно его обновление и сокращение расходов топлива. Продажи грузовых автомобилей в 2015 г. упали до рекордных 100 тыс. шт.; для сравнения: в 2007 г. их продавалось почти в четыре раза больше. При этом сократилась доля продаж легких дизельных грузовиков, уступив место бензиновым или газовым.

Неудивительно, ведь так популярны у нас «Газели» оснащаются импортными дизелями, подорожавшими после скачков валютных курсов. Бензиновые и

производные от них газовые модификации оказались существенно доступнее более продвинутых дизельных и, соответственно, более востребованными.

Ожидать заметного роста продаж дизельных грузовиков в ближайшие два года сложно, а последующее ускорение обновления парка не даст мгновенного эффекта. При сопутствующем сокращении расходов топлива падение спроса автопарка на дизтопливо сменится ростом начиная с 2021 г. Влияние внедорожной техники на динамику спроса дизтоплива оценивается как незначительное. Здесь нет ни скачков в численности, ни гонок за

топливной эффективностью, а «дизельные» сектора промышленности менее восприимчивы к

Под натиском политиков и экологов производители автомобилей прогрессируют, создавая все более экономичные двигатели

экономическим колебаниям. В итоге ближайшие пять лет тенденция падения спроса на дизтопливо будет продолжаться, после чего потребление вырастет до 37 млн т к 2025 г., так и не достигнув текущего уровня в 40 млн т.

Даже при росте продаж после 2020 г. до 2,5–3 млн новых автомобилей в год низкая база продаж и рост эффективности ДВС так и не дадут спросу на автобензин вырасти

К рискам для автобензина и дизтоплива можно добавить намерения государства и «Газпрома» развивать газомоторный транспорт. Сейчас эта инициатива ввиду капиталоемкости недостаточно актуальна, но в будущем может получить самое неожиданное развитие.

Ожидать заметного роста продаж дизельных грузовиков в ближайшие два года сложно, а последующее ускорение обновления парка не даст мгновенного эффекта

Весьма пессимистичная картина вырисовывается для России, но ведь потребление моторных топлив в Европе падает, а в США

Нефтегазовая отрасль должна быть готова к сокращению спроса на моторные топлива как в России, так и за рубежом

стагнирует последние 10 лет из-за повышения топливной экономичности ДВС. Тогда, возможно, стоит отнестись к падению спроса как к норме, просто изменить к этому отношение? 📊

www.ngv.ru



ИНФОРМАЦИЯ

ДЛЯ ОПЕРАТИВНОГО

ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ