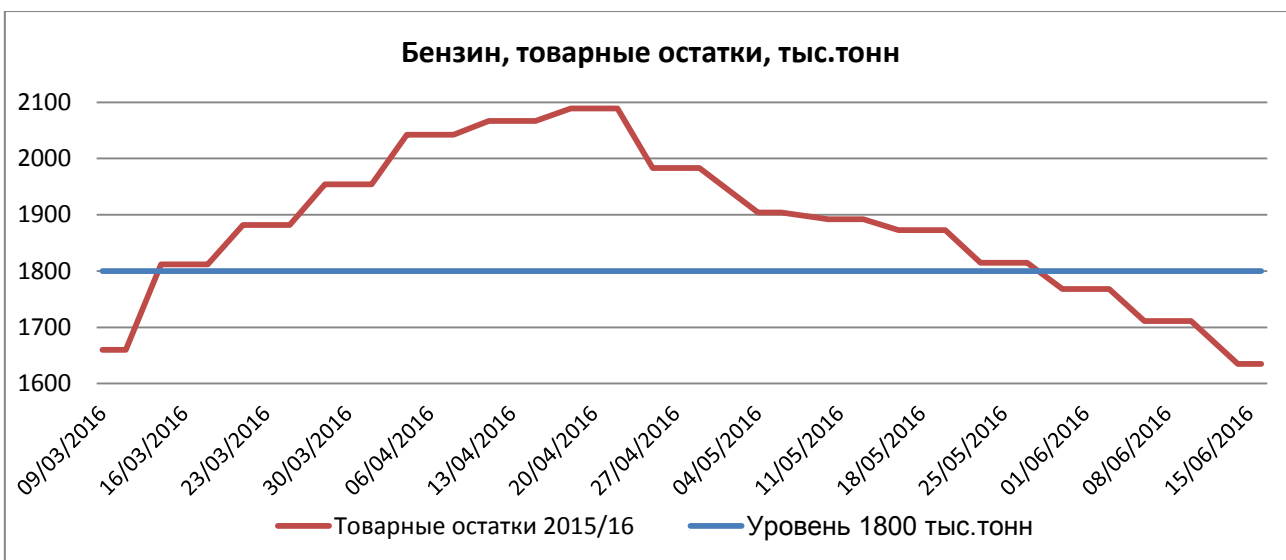
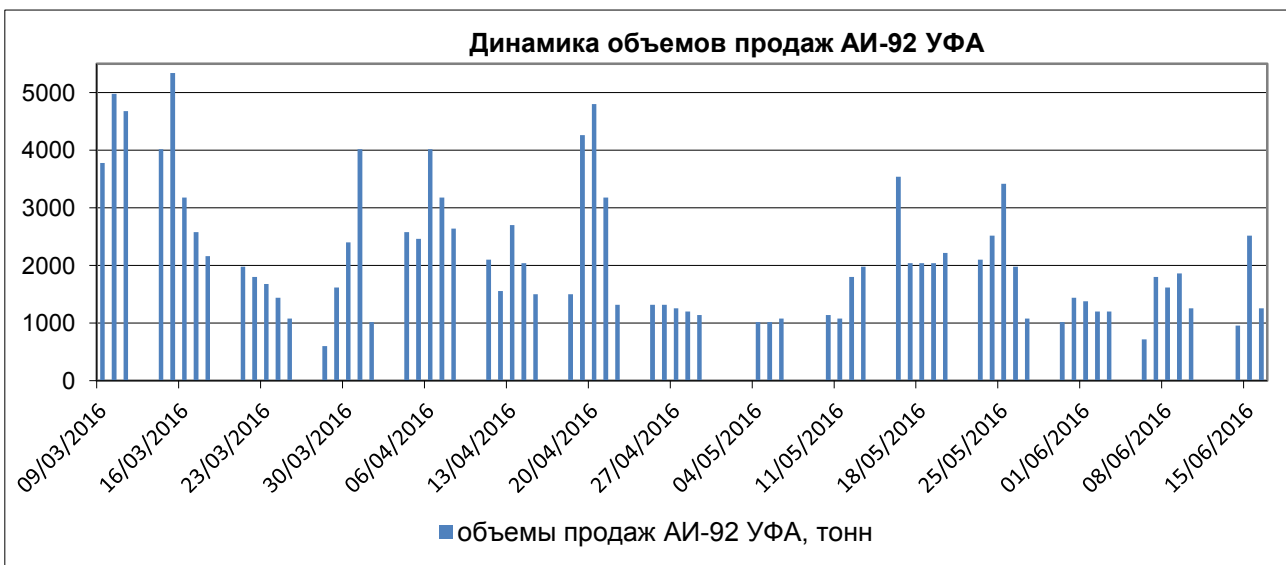
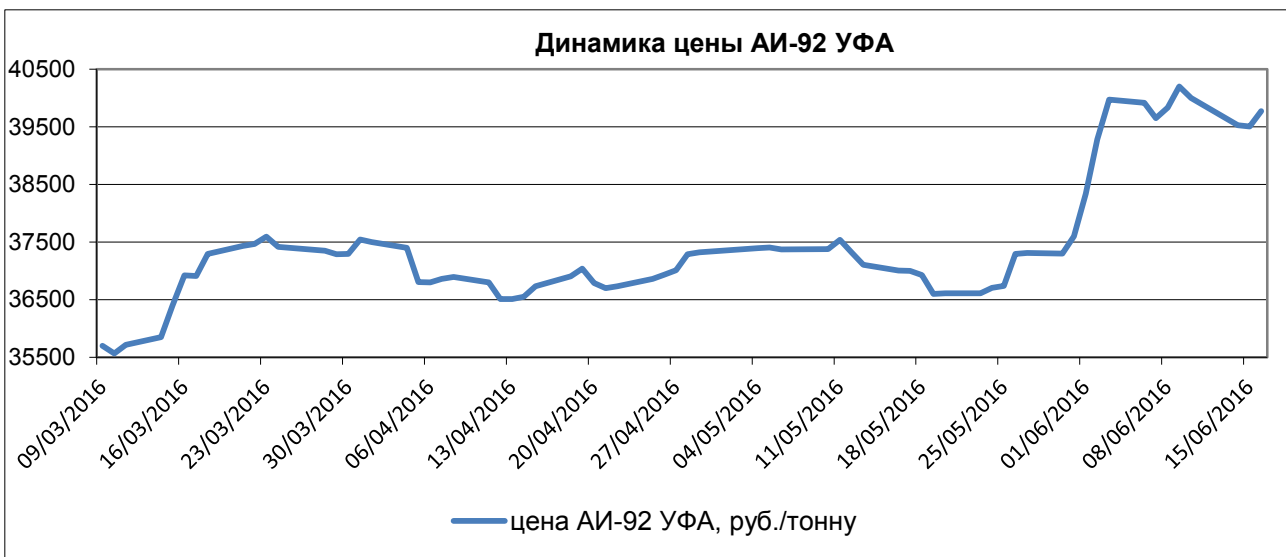


**«Динамика цен
на оптовом рынке бензина в марте-июне 2016 года.
Что является причиной, а что следствием»**

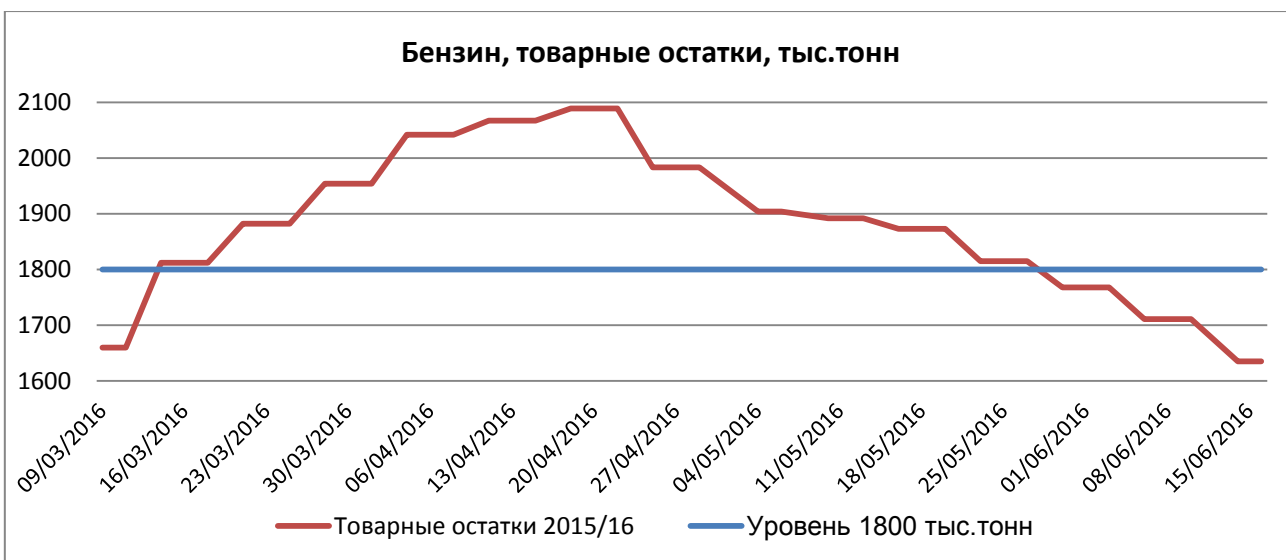
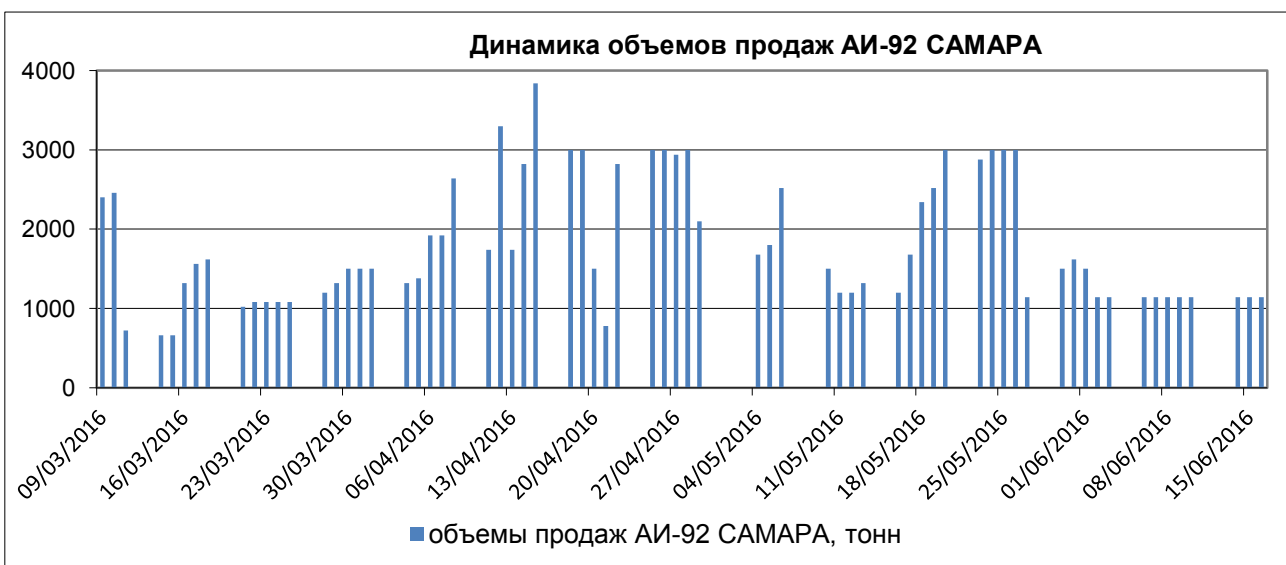
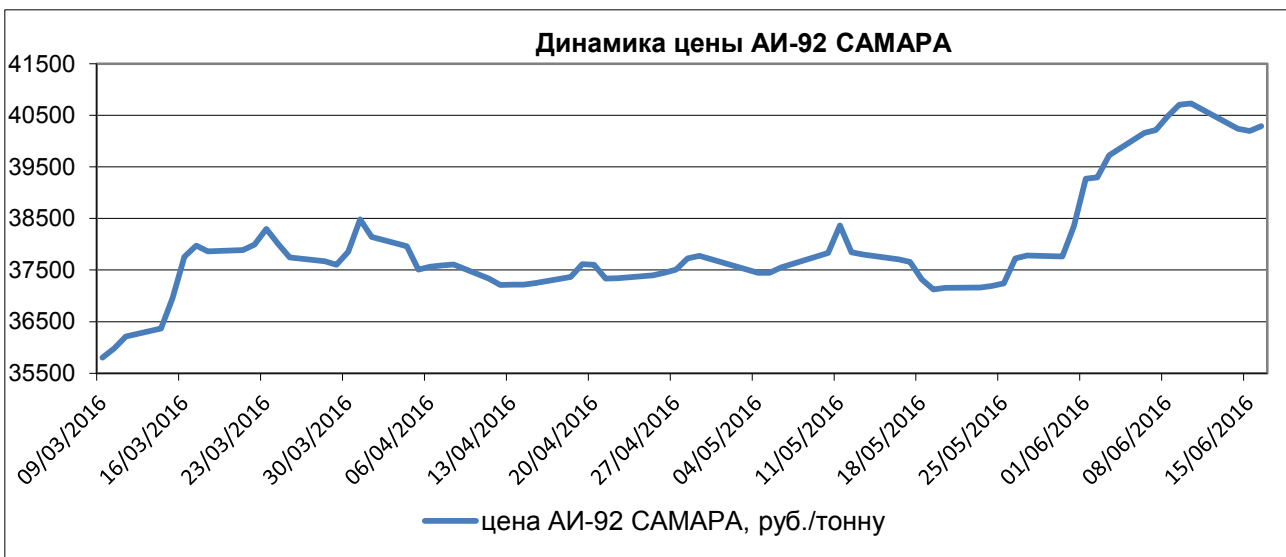
**Хантемиров Ринат
ООО «ПКП «МОБОЙЛ»**

20 июля 2016г.

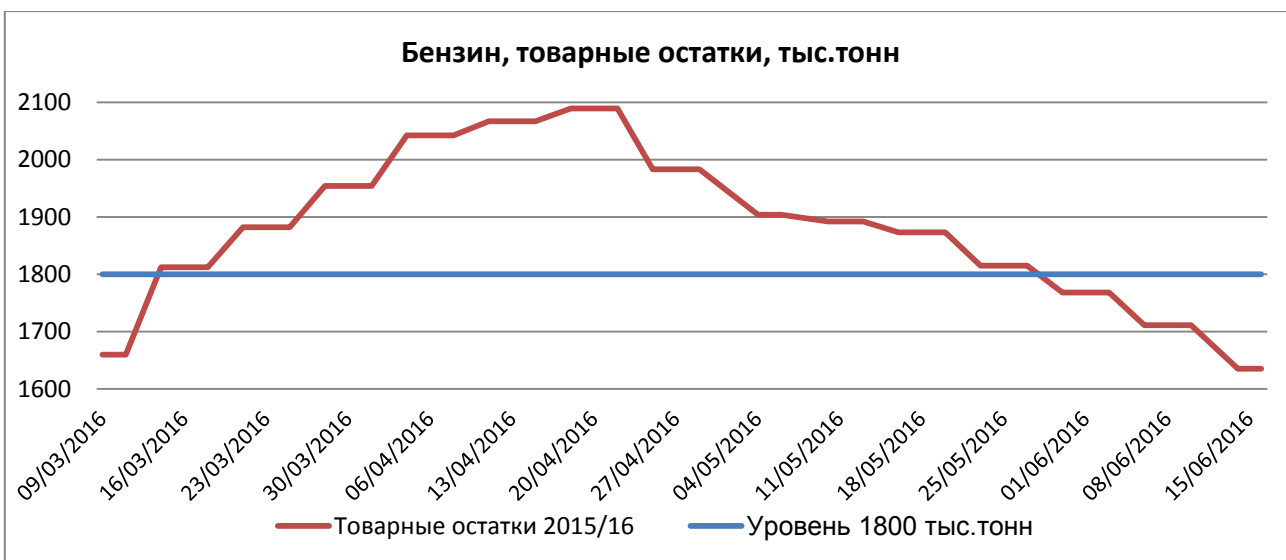
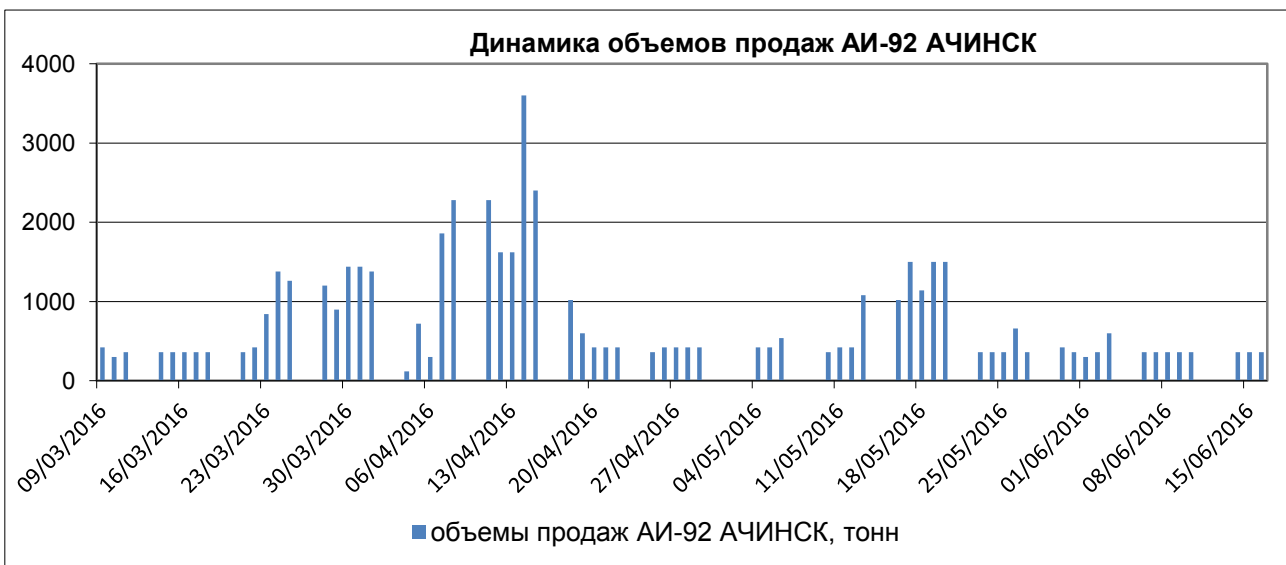
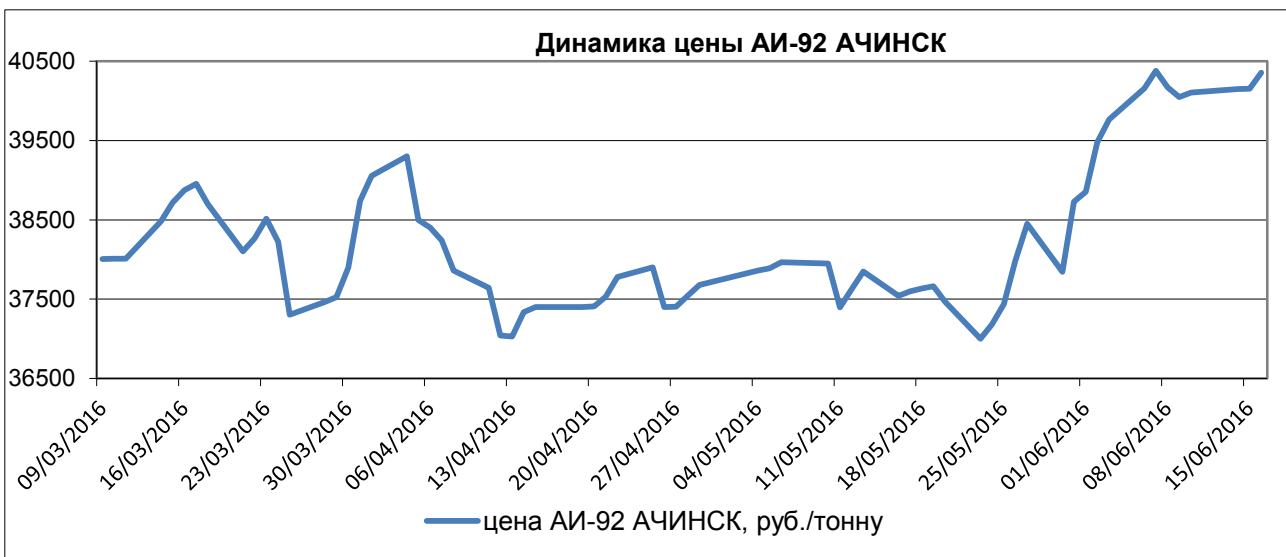


На графиках видно, что в марте – мае 2016г. покупатели четыре раза поднимали рынок – в конце марта, в середине апреля, в конце апреля-начале мая и в конце мая. Первые три волны протекали во время наличия высоких товарных запасов и были остановлены увеличением продаж со стороны производителей. После снижения уровня запасов ниже уровня 1,8 млн. тонн, у продавцов не оказалось достаточных объемов для удовлетворения спроса покупателей и рынок перешел в новый ценовой диапазон.

О важности отметки 1,8 млн. тонн упоминалось еще в конце апреля – начале мая, когда все было спокойно и рынок не реагировал на очень сильные драйверы роста (как мы покажем ниже), при снижении запасов для роста цен достаточно было информации о ремонте на НПЗ «ТАИФ-НК».

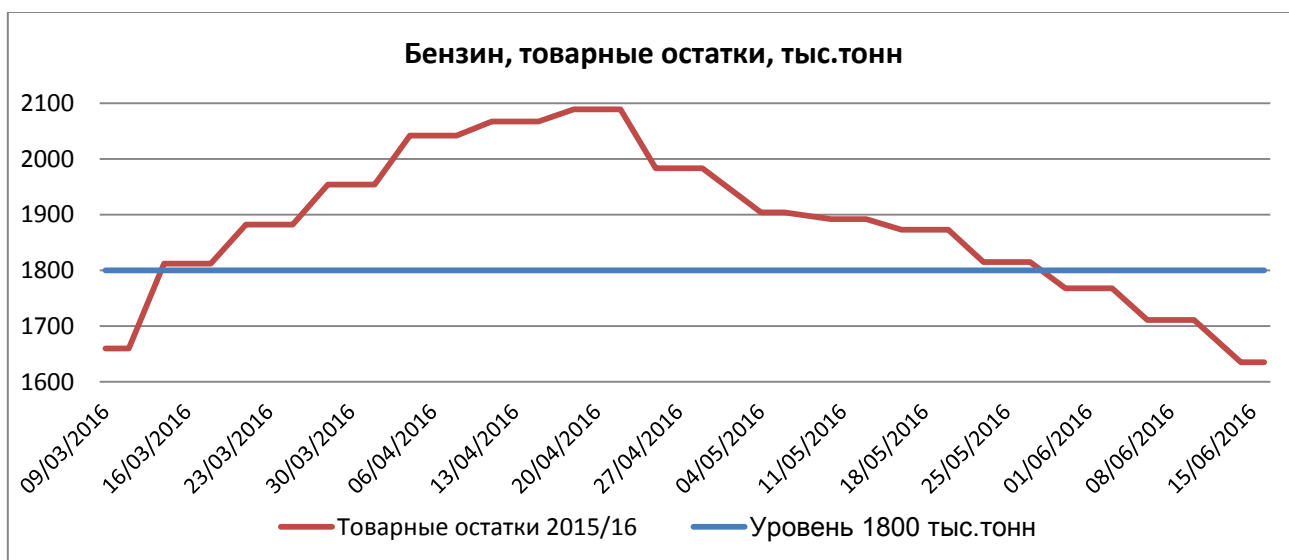
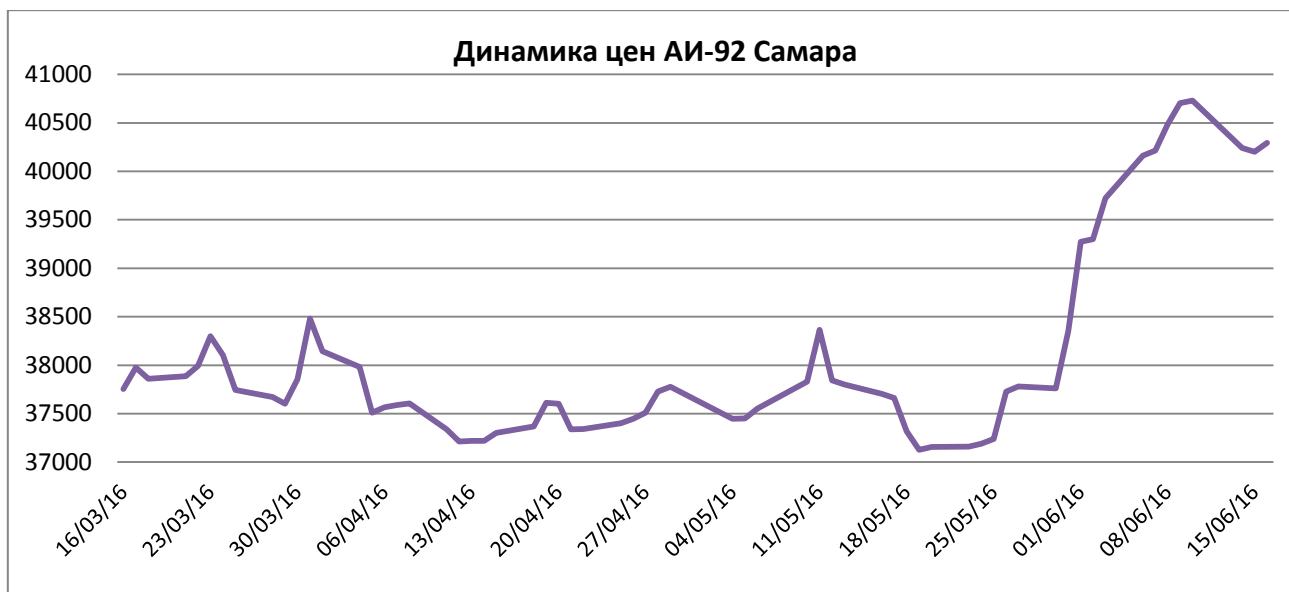
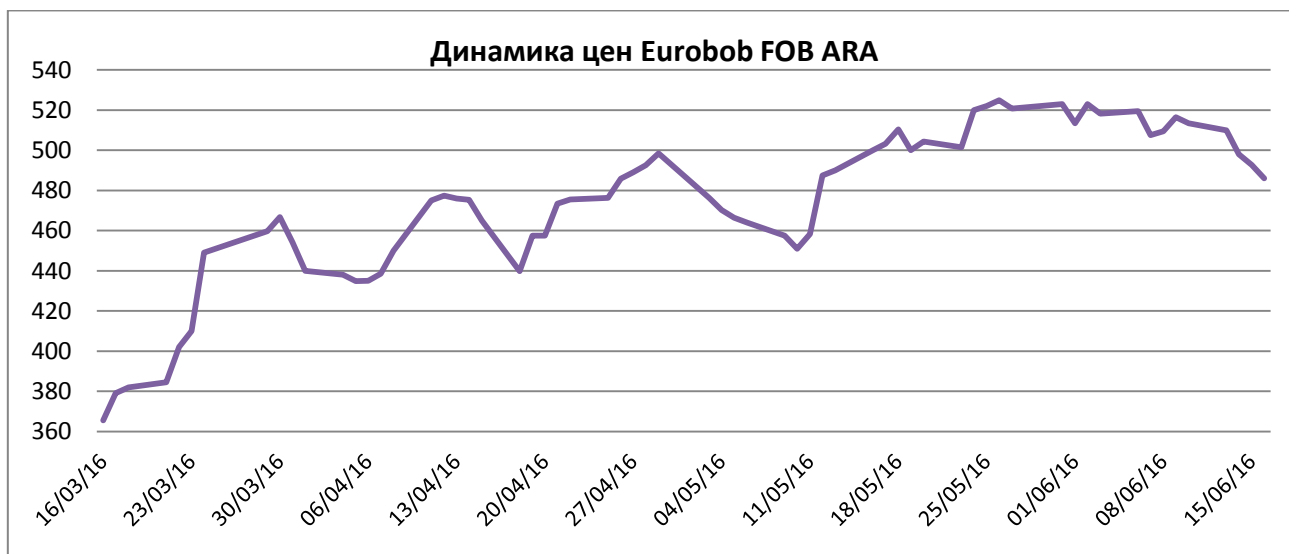


Здесь аналогичная картина – падение уровня запасов ниже 1,8 млн. тонн привело к исчезновению дополнительных объемов продаж, сдерживавших предыдущие волны роста.



Посмотрим, что происходило в Сибири. На спрос на продукцию данного НПЗ ремонт на «ТАИФ-НК» не должен был оказывать большого влияния, тем не менее и здесь – падение уровня запасов ниже 1,8 млн. тонн привело к исчезновению дополнительных объемов продаж.

Рассмотрим драйверы роста цен в рассматриваемый период и оценим их значимость:



Как видим - при наличии высокого уровня остатков, внутренние цены игнорировали и рост мировых цен на бензин более чем на 40%, и первую информацию об ограничении поставок бензина с «ТАИФ-НК» (середина апреля). Можно сказать, что это был период накопления потенциала роста. А после падения запасов ниже 1,8 млн. тонн рост произошел при стабильных мировых ценах, по тем же «внутренним» причинам, которые не оказали влияния на цены месяцем ранее. Более того, ремонт на «ТАИФе» явился лишь поводом, а не причиной движения рынка, что доказывается динамикой цен в Сибири.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- 1) Движение рынка определяют технические факторы, одним из важнейших является уровень товарных остатков. В период высокого спроса - их уровень выше 1,8 – 1,85 млн. тонн показывает, что рынок «залит» бензином и не реагирует даже на рост мировых цен (страдают производители), уровень ниже 1,45-1,5 млн. тонн – «дефицит» (страдают потребители), в промежутке между этими отметками – дефицита нет, но рынок находится в неустойчивом равновесии – движется в широком диапазоне, остро реагирует на внешние факторы (как реальные, так и мнимые) и требует внимания регуляторов.
- 2) Приведенные выше уровни остатков не являются незыблемыми. Так, еще 2-3 года назад, если в период высокого спроса рынок выходил из равновесия, то стабилизировать цены удавалось только осенью. В 2015-2016гг. в связи с сокращением спроса и ростом производства бензина, удовлетворяющего требованиям технического регламента, а также усилиям регуляторов, стабилизация цен происходила уже в середине лета. Если указанные тенденции получат свое развитие, то в будущем, например, для прохождения периодов ремонтов на НПЗ, вероятно будет достаточен более низкий уровень товарных остатков.
- 3) В отсутствие фундаментальных предпосылок (таких как - падение товарных запасов, дисбаланс спроса и предложения) никакого устойчивого роста быть не может. Спрос будет встречать адекватное предложение. Как мы видели, рынок игнорировал очень сильные драйверы в апреле-начале мая, и реагировал на менее сильные сигналы в конце мая-начале июня 2016г.
- 4) В связи с вышесказанным, рост цен на бензин в конце мая-начале июня 2016г. произошел не вследствие чьих-то злонамеренных действий («роботов», «нефтяников», «конечников», «аналитиков» - нужно подчеркнуть), а исключительно в силу законов рынка. Действия упомянутых участников могут быть лишь поводом для движения в конкретный день, но никак не причиной роста в целом.