

УДК 339.13.017:355.242.4

## Анализ тенденций на белорусском розничном рынке моторного топлива

С.С. КАМОРНИКОВ

Представлены результаты анализа тенденций, наблюдаемых на белорусском розничном рынке моторного топлива в 2015 г. Оценивается их влияние на конкурентоспособность государственной системы нефтепродуктообеспечения.

**Ключевые слова:** рынок, розничный рынок, нефтепродукты, бензин, дизельное топливо.

The analysis of the tendencies observed in the Belarusian retail market of motor fuel in 2015 is presented. Their influence on competitiveness of the state system of oil products supply is estimated.

**Keywords:** market, retail market, oil products, gasoline, diesel fuel.

Несмотря на отдельные успехи (развитие сбытовой сети, значительный рост доли реализации сопутствующих товаров и услуг на АЗС, расширение ассортимента реализуемых нефтепродуктов), 2015 г. ознаменовался падением объемов реализации моторного топлива на розничном рынке Беларуси и уменьшением доли государственной системы нефтепродуктообеспечения на нем. По канонам экономической теории это свидетельствует о снижении конкурентоспособности предприятия, т. к. доля рынка наряду с рентабельностью является основным показателем конкурентоспособности. Сложившаяся ситуация требует серьезного анализа и поиска стратегий, направленных на коррекцию тренда.

Прежде чем охарактеризовать основные тенденции белорусского ритейла нефтепродуктов в 2015 г., отметим, что розничный рынок моторного топлива в Беларуси является олигопольным. Хотя на нем осуществляют экономическую деятельность более двух десятков хозяйствующих субъектов, лидирующие позиции на рынке занимают государственная компания ПО «Белоруснефть», а также ИП «Лукойл-Белоруссия», ИООО «РН-Запад» и ИООО «Газпромнефть-Белнефтепродукт» – дочерние предприятия российских вертикально интегрированных нефтяных компаний «Лукойл», «Роснефть» и «Газпром нефть» (соответственно), являющихся основными поставщиками давальческой нефти для белорусских нефтеперерабатывающих заводов (каждое из перечисленных предприятий имеет не менее 5 % доли розничного рынка моторного топлива в Беларуси).

Экономическая теория традиционно делает вывод о том, что структура рынка влияет на поведение игроков и, в конечном итоге, на результаты их деятельности [1, с. 223]. Поэтому анализ тенденций рынка неминуемо требует исследования основных количественных показателей концентрации, которые, отражая структуру рынка, служат определенными индикаторами уровня конкуренции между хозяйствующими субъектами. При этом в соответствии со сложившейся мировой практикой при анализе конкуренции на розничном рынке нефтепродуктов обычно исходят из того, что основными мерами рыночной доли оператора являются количество принадлежащих ему АЗС и объем реализации нефтепродуктов.

В 2015 г. получила дальнейшее развитие отмеченная в [2] тенденция роста сети автозаправочных станций. Если в начале 2015 г. в республике их насчитывалось 810, то за год сбытовая сеть страны обновилась на 13 автозаправочных станций. Как следует из таблицы 1, основная доля этого обновления пришлась на ПО «Белоруснефть» (компания добавила за год 9 АЗС, что на 0,03 % увеличило ее долю в сети).

Другие лидеры рынка (ИП «Лукойл-Белоруссия», ИООО «РН-Запад» и ИООО «Газпромнефть-Белнефтепродукт») также отметились ростом своих сетей (прирост количества АЗС по этим операторам составил 3, 1 и 4 АЗС, соответственно, или 0,21, 0,05 и 0,40 в процентном выражении). Статистика отмечает, что наиболее агрессивную политику по расширению своего присутствия на белорусском розничном рынке нефтепродуктов в последнее время проводят операторы ИП «Лукойл-Белоруссия», ИООО «Газпромнефть-Белнефтепродукт» и компания ИООО «Татбелнефтепродукт», представляющая в Беларуси розничную сеть реализации нефтепродуктов российской вертикально интегрированной

нефтяной компании ОАО «Татнефть». Увеличение доли отмеченных компаний осуществлялось за счет ухода с рынка мелких операторов или поглощения их (как следует из таблицы 1, мелкие операторы в 2015 г. потеряли в Беларуси 8 АЗС).

Таблица 1 – Структура сети АЗС в Республике Беларусь

Наименование оператора	Количество АЗС на начало 2015 г.	Доля АЗС в сети на начало 2015 г., %	Количество АЗС на начало 2016 г.	Доля АЗС в сети на начало 2016 г., %
ПО «Белоруснефть»	545	67,28	554	67,31
ИП «Лукойл-Белоруссия»	81	10	84	10,21
ИООО «РН-Запад»	38	4,69	39	4,74
ИООО «Газпромнефть-Белнефтепродукт»	44	5,43	48	5,83
ОДО «Астотрейдинг»	28	3,46	29	3,52
СП ООО «Юнайтед Компани»	11	1,36	11	1,34
ИООО «Татбелнефтепродукт»	10	1,23	13	1,58
Другие операторы	53	6,54	45	5,47
Всего по Республике Беларусь	810	-	823	-

В [2] отмечено стремление частных компаний (ввиду направленности их бизнеса исключительно на получение максимальной прибыли) развивать свои сбытовые сети преимущественно в наиболее доходных географических районах рынка (в Беларуси к ним относятся Минск, областные города, близкое с Польшей, Литвой и Латвией приграничье и крупнейшие автомагистрали). Анализ территориальной расположенности АЗС, построенных в 2015 г., показывает, что такая стратегия частных компаний не изменилась.

Поквартальный анализ динамики доли рынка показывает резкое увеличение (на 7 %) в период с первого по четвертый квартал 2015 г. совокупной доли рынка предприятий ИП «Лукойл-Белоруссия», ИООО «РН-Запад» и ИООО «Газпромнефть-Белнефтепродукт». Это увеличение произошло за счет уменьшения как доли ПО «Белоруснефть» (на 5 %), так и доли мелких операторов (на 2 %). Причина такого изменения раскрывается ниже.

Динамика квартальных показателей свидетельствует о том, что сформировавшиеся тенденции на коротком временном промежутке имели достаточно устойчивый характер и развивались под давлением несезонных факторов. В то же время распространять их на более длительные промежутки нет оснований. Как показывает статистика таблицы 2, даже в недалекой истории ПО «Белоруснефть» уже были временные периоды, отмеченные и падением (2010–2013 гг.), и ростом ее доли на внутреннем рынке (2013–2014 гг.).

Таблица 2 – Динамика доли ПО «Белоруснефть» на рынке (по объемам реализации), %

	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Автобензины	71,9	70,6	70,4	69,2	70,1	66,5
Дизельное топливо	72,7	69,9	64,6	65,5	68,7	68,7
Всего	72,5	70,0	66,0	66,5	69,1	68,0

Оценим динамику показателей концентрации. В экономической практике к таким показателям, определяемым по известным методикам (см., например, [3]), относят:

- коэффициент концентрации  $CR(k) = d_1 + d_2 + \dots + d_k$ ;
- коэффициент Герфиндаля-Гиршмана  $HHI = d_1^2 + d_2^2 + \dots + d_n^2$ ;
- индекс энтропии (абсолютный)  $E = d_1 \ln(1/d_1) + d_2 \ln(1/d_2) + \dots + d_n \ln(1/d_n)$ .

Таблица 3 – Показатели концентрации розничного рынка нефтепродуктов

	По доле филиалов в сети		По объему реализации	
	2014	2015	2014	2015
Коэффициент концентрации $CR(4)$	87,41	88,09	91,03	90,9
Коэффициент Герфиндаля-Гиршмана	4736	4738	4496	4321
Индекс энтропии	1,21	1,21	1,21	1,25

Из таблицы 3 следует, что на протяжении 2014–2015 гг. показатели концентрации по доле АЗС в сети были достаточно устойчивыми (коэффициент концентрации  $CR(4)$  увеличился на 0,68 процентных пункта, а коэффициент  $HNI$  и индекс  $E$  не изменились), что отражает отсутствие серьезных изменений как в целом на рынке, так и по группе его лидеров. В то же время увеличение коэффициента  $CR(4)$  свидетельствует о том, что:

- розничный рынок в 2015 г. стал еще более концентрированным;
- несмотря на значительные затраты на новые АЗС, все лидеры рынка рассматривают расширение своих сбытовых сетей как важный способ конкурентных действий на рынке.

Что касается показателей концентрации по доле объема реализации, то они обнаруживают следующую динамику: коэффициент  $CR(4)$  незначительно уменьшился (на 0,13), коэффициент  $HNI$  уменьшился с 4496 до 4321, индекс энтропии увеличился.

Таким образом, экономический кризис наиболее негативно воздействовал на положение мелких операторов. Перераспределение долей среди лидеров рынка и уменьшение коэффициента  $HNI$  свидетельствуют об усилении конкуренции между лидирующими операторами. Каждый из них старается внести коррективы в свой бизнес, чтобы отстоять позиции на рынке и даже укрепить их. Увеличение индекса энтропии говорит об усилении возможностей отдельных операторов влиять на уровень цен на рынке.

Важной тенденцией рынка в 2015 г. стало снижение спроса на нем на 15 %. При этом падение продаж дизельного топлива составило 22,9 %, в то время как продажи бензинов уменьшились по сравнению с 2014 г. незначительно (на 2,2 %). В отдельных локальных секторах белорусского ритейла нефтепродуктов реализация уменьшилась еще больше. В частности, на приграничных автозаправках продажи упали на 25–30 % [4].

Как отмечено в [2], розничный рынок моторного топлива Беларуси является многокомпонентным. Основной спрос на нем формируют: 1) владельцы личного легкового автотранспорта; 2) водители транзитного грузового и пассажирского автотранспорта; 3) промышленные и транспортные предприятия (отказываясь от стратегии развития собственных структур ГСМ, в последнее время они активно уходят в розничный рынок [3]); 4) государственные организации (здравоохранение, образование, МВД и др.).

Снижение спроса в 2015 г. произошло по всем названным кластерам. По первому из них оно вызвано уменьшением реальных доходов населения. В частности, реальная заработная плата в январе–сентябре 2015 г. по сравнению с январем–сентябрем 2014 г. уменьшилась на 3,1 % [5]. В 4-м квартале 2015 г. эта тенденция усилилась.

Замедление темпов развития мировой экономики, ухудшение экономической ситуации в России, Украине и Казахстане привели к значительному снижению ВВП Беларуси (по данным Национального статистического комитета ВВП Беларуси в 2015 г. уменьшился на 3,9 % по сравнению с 2014 г.; объем промышленного производства за год сократился на 6,6 % [7]) и, как следствие, к снижению потребления моторного топлива по группам 3) и 4).

Основную часть транзитного автотранспорта составляют большегрузные автопоезда, топливные баки которых обладают повышенной вместимостью. Это дает основание утверждать, что транзитные большегрузные автотранспортные средства являются крупными розничными потребителями моторного топлива на магистральных АЗС. Отсюда следует, что анализ изменений спроса по группе транзитных перевозчиков неминуемо сопряжен с исследованием тенденций в транзитных перевозках грузов по территории Беларуси.

Как отмечено в [7], при общей тенденции к росту показателей транзитных перевозок автомобильным транспортом в Беларуси в 2009–2013 гг. (таблица 4) его темпы постепенно замедлялись (наблюдаемый прирост: по объему перевозок – 20,7 % в 2010 г., 18,7 % в 2011 г., 12,3 % в 2012 г., 8,1 % в 2013 г.; по количеству транзитных поездок – 29,2 % в 2010 г., 28,7 % в 2011 г., 10,4 % в 2012 г., 1,4 % в 2013 г.).

Таблица 4 – Показатели транзитных автомобильных перевозок в 2009–2013 гг.

Показатель	Значения по годам				
	2009	2010	2011	2012	2013
Общий объем транзитных автомобильных перевозок, млн т	9,252	11,169	13,263	14,890	16,100
Количество транзитных поездок иностранных грузовых автомобилей, тыс. единиц	831,38	1073,88	1381,84	1525,49	1546,54

Обращает на себя внимание следующий факт. Наибольшая часть транзита грузов автотранспортом (порядка 94 %) проходит через территорию республики в направлении Запад-Восток: в основном это грузы в Россию и из России. В направлении Север-Юг через Беларусь ежегодно проходит около 5–7 % общего объема автомобильного грузового транзита: главным образом, это грузы из Украины, России и Прибалтики.

Поэтому введение в 2014 г. экономических санкций США и Евросоюза в отношении России, а также торгового эмбарго России в отношении ряда товаров из стран Евросоюза имели негативные последствия для транзита грузов по территории страны: только по итогам 2014 года объем автомобильных перевозок сократился на 9 % [8].

Количество транзитных поездок грузовых автомобилей, принадлежащих иностранным перевозчикам, в первом полугодии 2015 г. по сравнению с соответствующим периодом 2014 г. сократилось на 30,2 %. Количество поездок белорусских перевозчиков при выполнении автомобильных перевозок транзитом через Беларусь снизилось на 15,5 % [9]. В 2015 г. через белорусский участок таможенной границы Евразийского экономического союза проследовало около 7,5 млн. автомобилей. Это на 12 % меньше, чем в прошлом году.

Снижение транзита через страну объясняет и существование резкой диспропорции в падении потребления бензинов и дизельного топлива. Это связано с тем, что большая часть автомобилей, используемых в транзитных перевозках, оснащена дизельными двигателями.

Компания ПО «Белоруснефть», осуществляющая свою деятельность на принципах экономической целесообразности, в отличие от частных компаний ориентирована еще и на решение широкого круга государственных и общественных задач (в частности, на стабильное обеспечение нефтепродуктами районов с низким уровнем автомобилизации населения и слабо развитым промышленным сектором). В этом, отчасти, кроется еще одна причина большего падения объемов реализации в государственной системе.

Однако отмеченная причина является далеко не главной. Более важным катализатором процессов стал, конечно, ценовой фактор (и по сырой нефти и по нефтепродуктам).

Если до лета 2014 г. стоимость нефти варьировалась в интервале от 102 до 111 долларов США за баррель, то в июле 2014 г. цены на нефть начали резко уменьшаться до уровня в 57 долларов. В 2015 г. ситуация усугубилась (таблица 5). Уже к декабрю цена нефти вплотную приблизилась к отметке в 35 долларов [10].

Ввиду того, что цена на нефть и оптовая цена нефтепродуктов на внутреннем рынке рассчитываются методом «net-back» (вычитание таможенной пошлины из экспортной цены), падение мировых цен на нефть, естественно, привело в России к снижению оптовых цен на нефтепродукты. Однако, ввиду слабой конкуренции, в рознице это снижение никак не отыгралось (более того, цены несколько возросли, например, бензин АИ-92 с июня 2014 г. подорожал с 30 до 34 рублей за литр [11]), и розничная маржа в рублях становилась только выше. Таким образом, российский внутренний рынок нефтепродуктов впервые за последние годы для всех игроков стал гораздо более привлекательным, чем экспортный.

Таблица 5 – Динамика цен на нефть Brent в 2015 г., долл./баррель

Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь
49,15	60,75	56,31	65,63	62,89	61,77
Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
53,43	53,02	48,53	48,70	44,50	36,72

При этом более маргинальным российский розничный рынок нефтепродуктов стал для ВИНК, которые, работая по всей цепочке «добыча – переработка – сбыт», нашли в ритейле эффективный механизм компенсации выпадающих от экспорта нефти доходов.

До недавних пор российские ВИНК не выходили на белорусский розничный рынок со своими нефтепродуктами. Структура предложения на рынке коренным образом изменилась в 2015 г. В последние годы практически все продаваемое в республике топливо имело белорусское происхождение (производители ОАО «Мозырский НПЗ» и ОАО «Нафтан») вне зависимости от принадлежности сети АЗС к государственной системе или частному бизнесу.

С 2015 г. начал нарастать импорт российского топлива в страну. Топливо стало активно поступать в сети коммерческих АЗС, прежде всего российских ВИНК. При этом объем реализации таких нефтепродуктов осуществлялся по нарастающей, что и стало главной тенденцией 2015 г. Если, к примеру, в январе 2015 г. поставки автомобильного топлива из России составляли лишь около 1 тыс. т, то уже в марте они выросли до 6,5 тыс. т [13]. К концу года объемы такого импорта превысили 10 тысяч т в месяц. Доля этого топлива в общем балансе составила около 5 %. При этом большинство российских операторов АЗС (ИП «Лукойл-Белоруссия», ИООО «РН-Запад» и ИООО «Газпромнефть-Белнефтепродукт»), а за ними и прочие коммерческие структуры стали предлагать потребителям завозимые из Российской Федерации нефтепродукты со скидкой до 15 %. При таких скидках и дополнительных логистических затратах белорусский рынок для них все равно является высокодоходным.

Главная причина отмеченных изменений в предложении на белорусском рынке кроется в том, что этот рынок, на фоне замороженных в Беларуси цен на автомобильное топливо, в 2015 г. для российских ВИНК стал привлекательнее российского внутреннего рынка. Эту привлекательность усилила девальвация российского рубля. В результате сформировался большой дисбаланс цен с Брянской областью – примерно 25–31 % по бензинам (в зависимости от марки бензина) и 32 % по дизельному топливу. Ввиду привязки курса российского рубля к мировым ценам на нефть дисбаланс увеличивается при падении цены нефти и уменьшается при возрастании.

Отметим, что в конце 2014 г. вилка цен была меньше. Так, на 09.09.14 г. цены на моторное топливо в Беларуси были только на 8–10 % выше по сравнению со средними ценами в России (на 11–13 % выше по сравнению с ценами в Брянской области) [14].

Аналогичная ситуация имела место и в других сопредельных с Беларусью странах: вследствие сложившейся нефтяной конъюнктуры цены на автомобильное топливо в Беларуси, странах Балтии и в Польше подравнялись, что, естественно, повлияло на объемы реализации топлива на белорусском рынке. Физические лица в приграничных районах и транзитный транспорт отреагировали на возникший дисбаланс и снизили потребление топлива на белорусских АЗС, приобретая его в приграничных районах России.

Таким образом, 2015 г. ознаменовался появлением в белорусском ритейле ценовой конкуренции, инструменты которой ранее практически не использовались (до 2015 г. на основании действующего в олигопольной среде закона следования за лидером все операторы в конечном итоге обращались к ценам на уровне установленного «ценового потолка»). Отсутствие ценовой конкуренции заставляло предприятия розничной торговли искать дополнительные возможности: конкурентная борьба смещалась в сторону привлечения покупателей сервисом, дополнительными услугами, различными программами лояльности. Теперь же, благодаря импортному моторному топливу, открытый демпинг со стороны операторов, представляющих российские ВИНК, стал реальностью белорусского рынка.

На первый взгляд кажется, что явление ценовой конкуренции на белорусском рынке является временным и вызвано конъюнктурой мировых нефтяных цен. Однако не следует сбрасывать со счетов то, что расширение присутствия на зарубежных рынках является одной из основных стратегий развития российских ВИНК. В сфере их интересов – и сети АЗС в большинстве европейских стран, в том числе, и в Беларуси. В изменяющихся экономических условиях государственная система нефтепродуктообеспечения должна быть готова к любым вызовам и противопоставлять действиям конкурентов эффективные решения.

**Литература**

1. Князева, И.В. Антимонопольная политика в России / И.В. Князева. – М. : Омега-Л, 2009. – 496 с.
2. Каморников, С.С. Особенности функционирования розничного рынка моторного топлива в Беларуси / С.С. Каморников // Вестник экон. интегр. – 2014. – № 7. – С. 136–145.
3. Гурнакова, Л.Н. Методические основы анализа конкурентной среды, измерения концентрации и силы рынка / Л.Н. Гурнакова // Актуальные вопросы экономики и управления: матер. Межд. науч. конф., Москва, апрель 2011. – М. : РИОР, 2011. – Т. 1. – С. 9–12.
4. Новые нефтяные тренды [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://glav.su/threads/1040475>. – Дата доступа : 26.06.2016.
5. Реальная зарплата белорусов за 9 месяцев 2015 г. снизилась на 3,1 % [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.infobaza.by/industry/7964.html>. – Дата доступа : 26.06.2016.
6. Национальный статистический комитет Республики Беларусь: официальная статистика [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika>. – Дата доступа : 8.07.2016.
7. Ивуть, Р.Б. Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы / Р.Б. Ивуть, А.Ф. Зубрицкий, А.С. Зиневич // Новости науки и технологий. – 2015. – № 1. – С. 19–33.
8. Беларусь теряет свой транзитный поток [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://news.mail.ru/economics/20886404>. – Дата доступа : 8.07.2016.
9. Тенденция к понижению [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.baif.by/stati/tendentsiya-k-ponizheniyu>. – Дата доступа : 8.07.2016.
10. Динамика цены на нефть в 2014–2015 г. – график по месяцам [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://111999.ru/economy/dinamika-ceny-na-neft-v-2014-2015>. – Дата доступа : 26.06.2016.
11. Российский бензин бросает вызов нефти [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://svpressa.ru/economy/article/140837>. – Дата доступа : 26.06.2016.
12. Дорошенко, В.В. Оценка состояния конкурентоспособности продукции российских ВИНК на отечественном рынке / В.В. Дорошенко, Е.В. Моргунов // Проблемы развития рыночной экономики. – 2010. – Вып. 1. – С. 64–74.
13. Парадоксы белорусского топливного рынка [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.bel-rynok.by/ru/page/industry/475>. – Дата доступа : 8.07.2016.
14. Каморников, С.С. Уровень цен на нефтепродукты и проблема вывоза топлива / С.С. Каморников, С.Ф. Каморников // Труд. Профсоюзы. Общество. – 2015. – № 1. – С. 17–22.

Гомельский государственный  
университет им. Ф. Скорины

Поступила в редакцию 01.10.2016