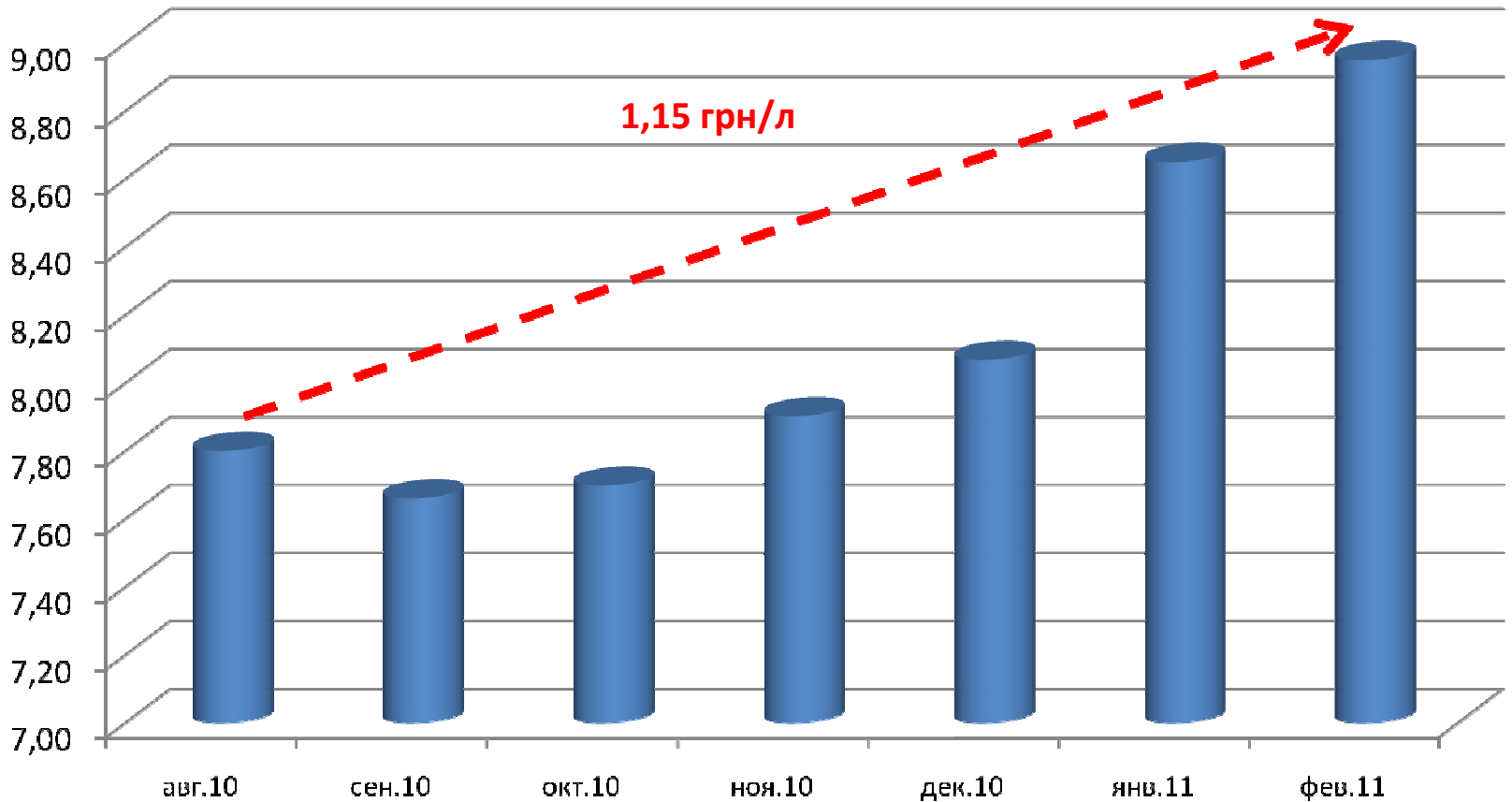




**Ціни. Мита.
Чого чекати?**

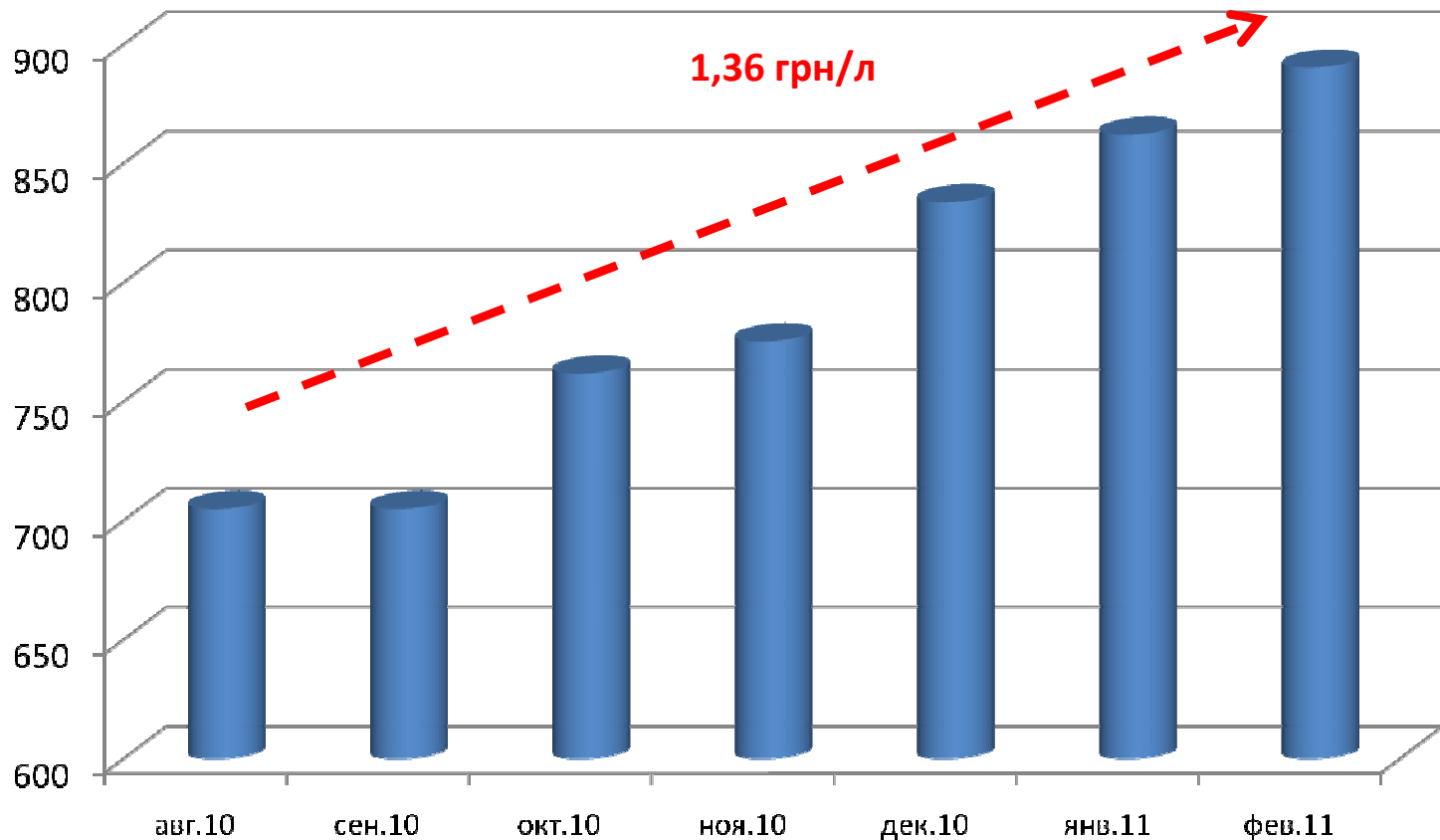
Роздрібні ціни (А-95)

✘ серпень-лютий: ріст цін з 7,80 до 8,95 грн/л



Фактор 1: закупівельні ціни (А-95)

❌ серпень-лютий: ріст цін 185 USD/т (1,36 грн/л)



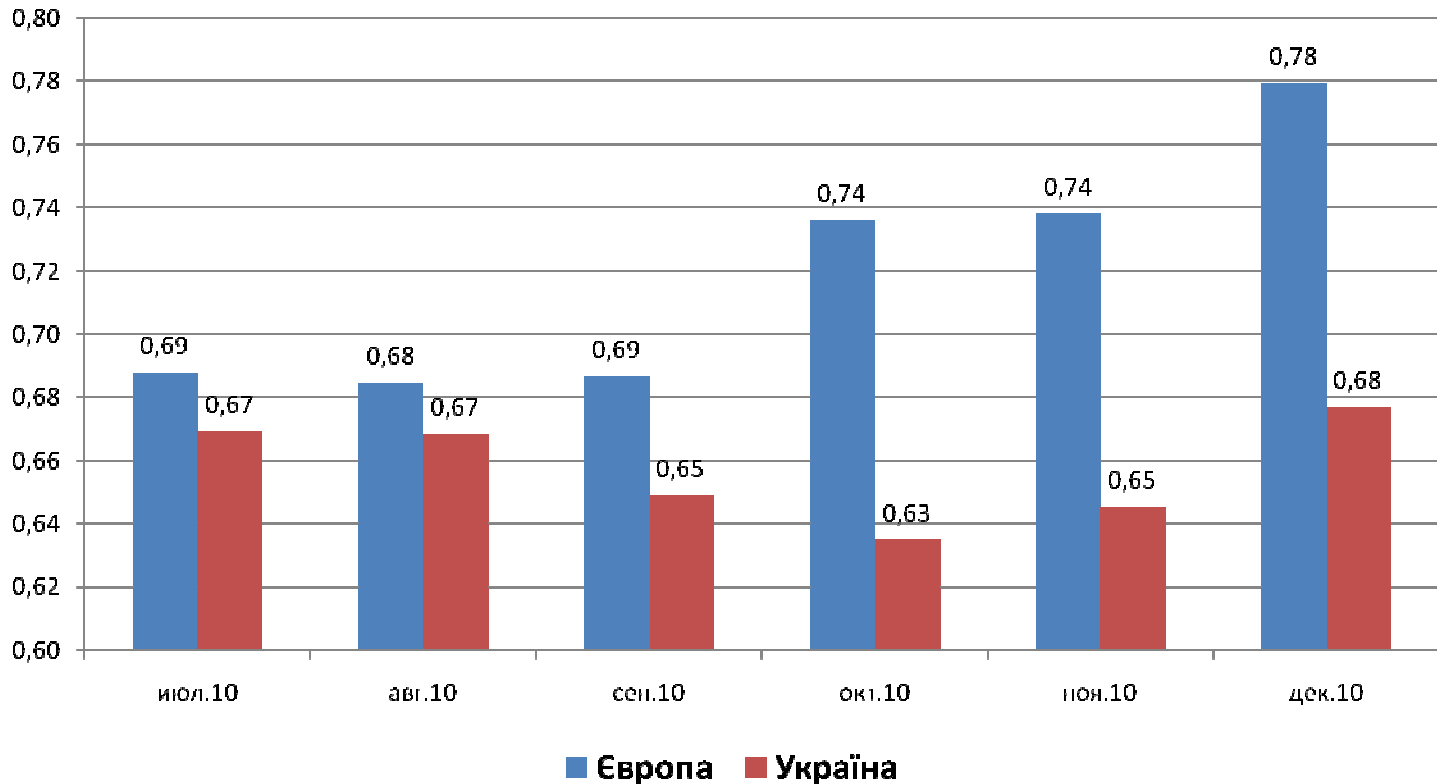
Динаміка європейських і українських цін на А-95



Ціни без податків на А-95, \$/л



Дані по Європі: Бельгія, Нідерланди, Франція, Німеччина, Італія



► Джерело даних: <http://www.eia.gov/countries/>

Фактор 2: податкове навантаження


новий податковий кодекс (з 01.01.2011)

 анульовано транспортний збір (0,06 грн/л)

▶ двигун 1,6л з розходом пального 10 л/100 км

▶ 20 тис. км/рік

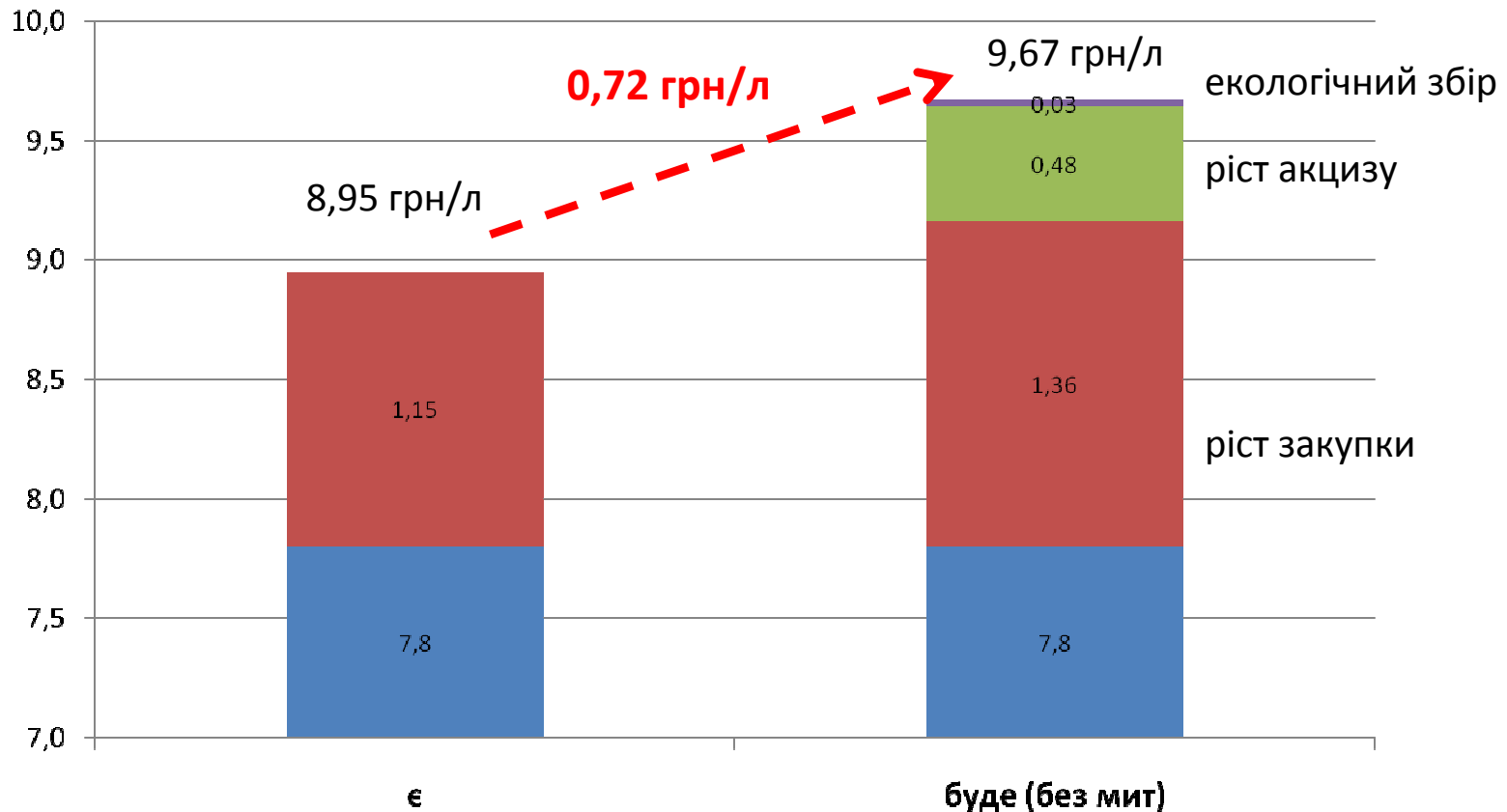
▶ транспортний збір 120 грн/рік

 транспортний збір у новому акцизі: зі 132 євро/т до 182 євро/т (48 коп/л)

 екологічний податок 34 грн/т (3 коп/л)

Чого чекати? (А-95)

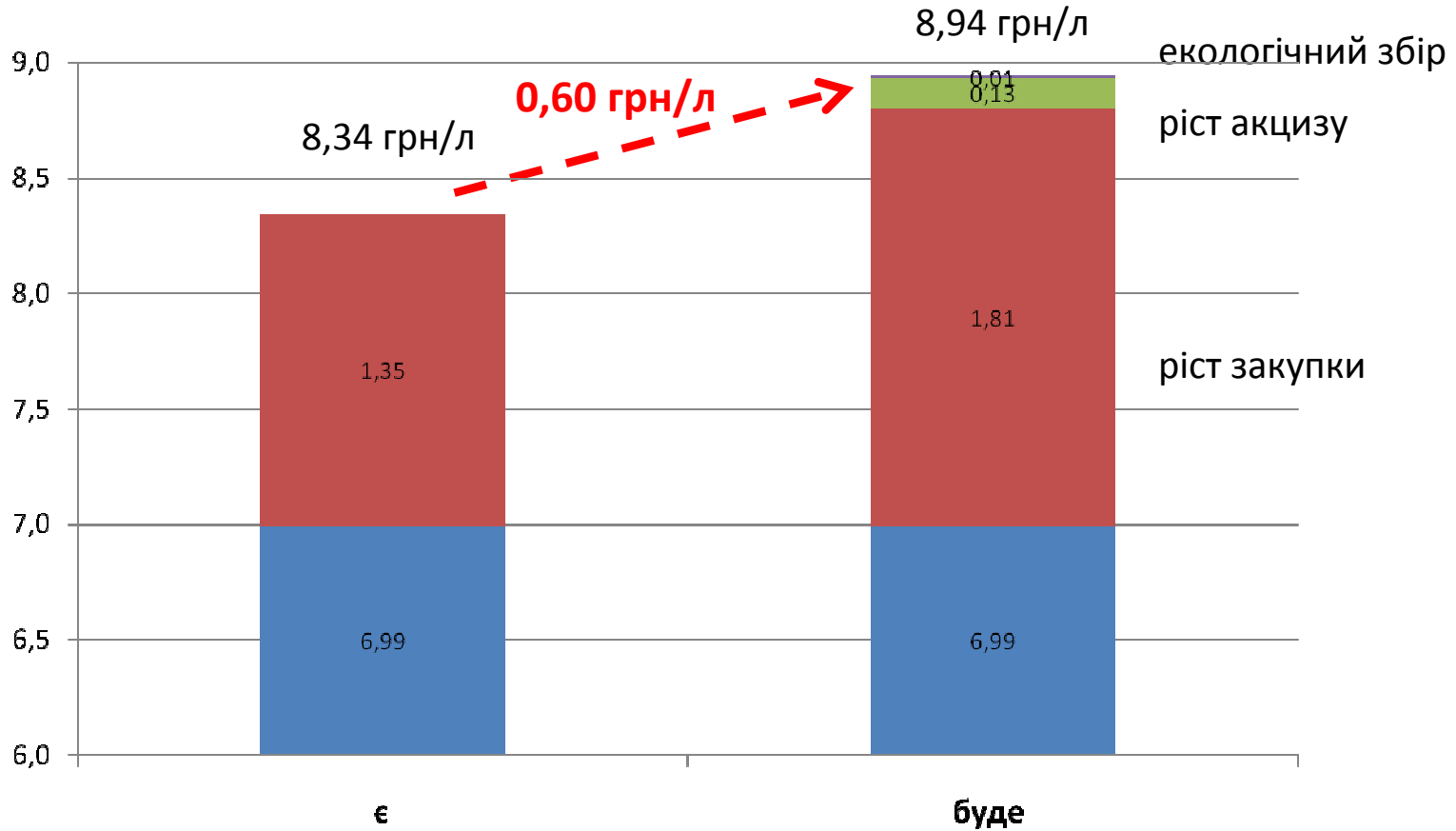
❌ ріст цін до 9,67 грн/л



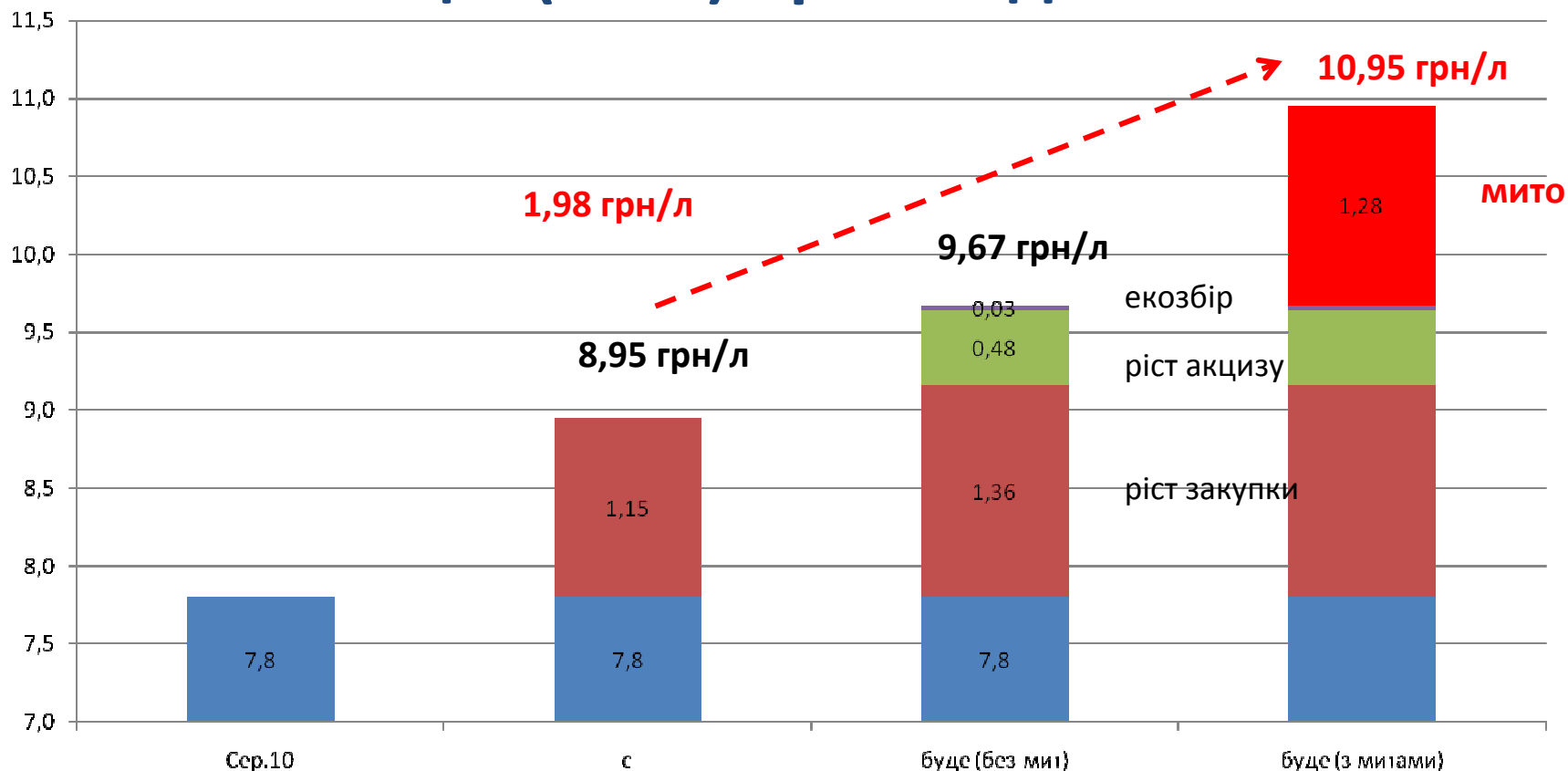
Чого чекати? (ДП)



ріст цін до 8,94 грн/л



Ріст цін (А-95) при введенні мит



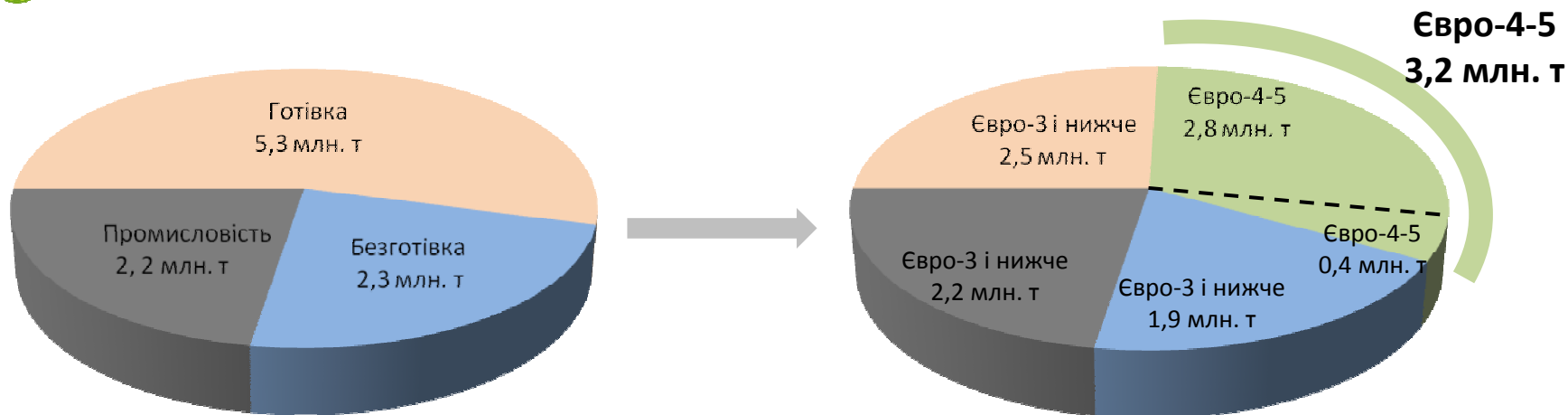
❌ Мито $130\text{євро/т} = 130 \times 10,73\text{грн/євро} \times 1,2(\text{ПДВ}) \times 0,765 (\text{густина})/1000 = 1,28 \text{ грн/л}$

❌ Очікувана ціна А-95 – 9,67 грн/л (якщо мита не будуть введені і ціна нафти ~100 \$/bbl)

❌ Очікувана ціна А-95 – 10,95 грн/л (при введенні мит) – розкручування інфляції

Структура ринку споживання

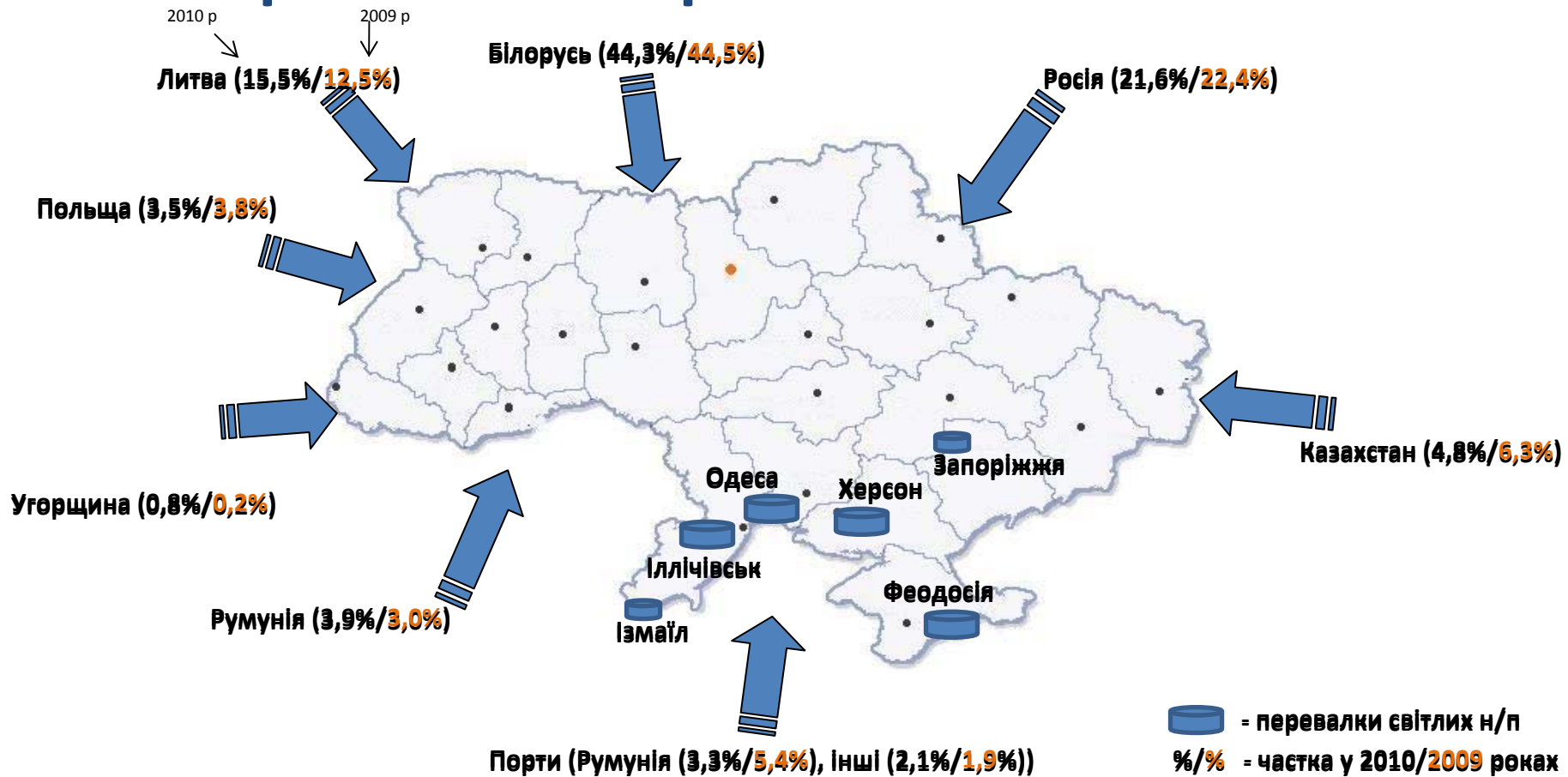
- ✓ Країни ЄС: 2005 рік впроваджено стандарт Євро-4
- ✓ 2005 – 2010: в Україну імпортовано близько 2 млн. авто (р.в.>=2005)
- ✓ Споживання Євро 4-5: 2 млн. авто x 150 л./міс. x 12 міс = 2,8 млн. т



- ✓ Україна – 2 ринки нафтопродуктів
 - ринок якісного пального (Євро 4-5), який не може бути покритий українськими НПЗ
 - ✗ ринок пального нижче європейських стандартів

Імпорту нафтопродуктів - бути

Зростання енергетичної залежності



Існуюча ситуація: диверсифіковане наповнення ринку України нафтопродуктами (більше 10 країн-постачальників) (35%-40%) + 4 українських НПЗ (60% - 65%)

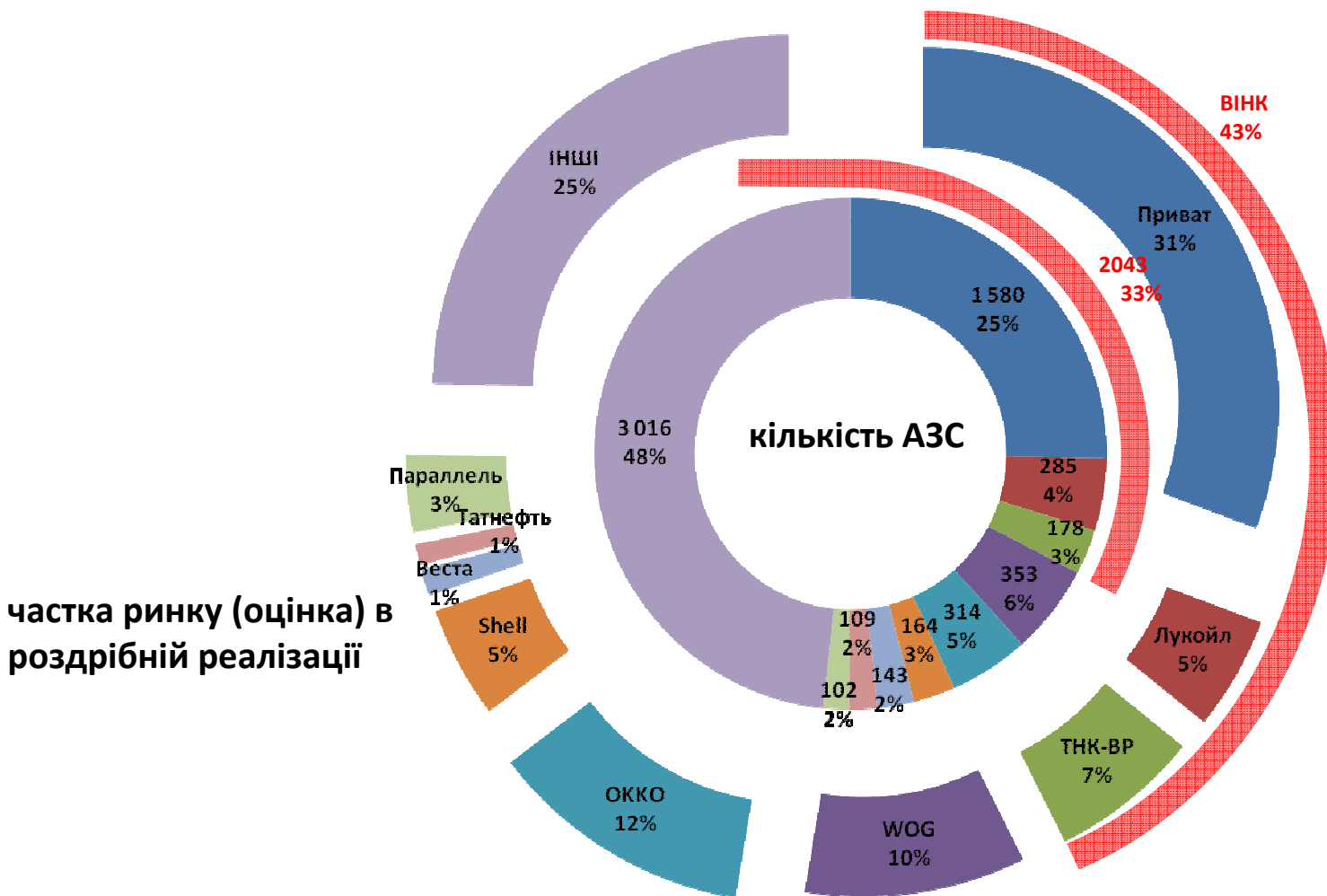


При введенні мит: повна енергетична залежність від двох країн постачальників нафти (Росія, Азербайджан)



Українські НПЗ – імпортери нафти: не можуть виступати, як стабілізатори ринку

Монополізація ринку



- ❌ З ВІНК (група Приват, ТНК-ВР, Лукойл) володіють 33% від всієї к-сті АЗС
- ❌ частка продаж З ВІНК становить 43%
- ❌ при введенні мит: основна загроза по монополізації ринку і залежність суспільства від інтересів З ВІНК

Модернізація заводів: бути чи не бути



Ринкові умови (диференційований акциз на ДП): хороша мотивація для проведення модернізації (приклад Одеського і Лисичанського НПЗ)



Неринкові умови (2008-2010: група Приват оптимізувала \$1,4 млрд. через заниження вартості української нафти, несплату акцизу при випуску компонентних бензинів, фіктивний експорт через пільговиків) : інвестиція в підконтрольні НПЗ всього \$64,5 млн.



Спекулятивно високі ціни на нафту – надприбутки для нафтових компаній. При середній ціні нафти WTI в 2010 р. \$80 чистий прибуток за 9 місяців:

✘ Лукойл - \$6,93 млрд.

✘ ТНК-ВР - \$4,19 млрд



Чому модернізація заводів повинна здійснюватись за кошти українського суспільства (12,5 млрд. грн) при надприбутках власників?



Конкуренція – єдиний стимул для модернізації за рахунок залучення інвестицій, а не за рахунок кінцевого споживача

Наслідки введення мит

- ✘ **ріст цін: 1,28 грн/л (10,95 грн/л) – розкручування інфляції**
- ✘ **зростання енергетичної залежності України**
 - ✘ повна залежність від 2-ох постачальників: Росія і Азербайджан
 - ✘ сьогодні нафтопродукти постачаються більше, ніж з 10 країн
- ✘ **монополізація ринку і залежність суспільства від інтересів трьох ВІНК (ТНК-ВР, Лукойл, група Приват)**
- ✘ **втрата стимулів для модернізації через відсутність конкуренції**
- ✘ **підрив інвестиційного іміджу України**
- ✘ **суттєве збільшення контрабанди і тіньового виробництва**
 - ✘ зменшення надходжень в бюджет України
 - ✘ пониження якості пального
- ✘ **протиріччя з режимом вільної торгівлі з ЄС**
 - ✘ не входження в зону вільної торгівлі з ЄС
 - ✘ превентивні заходи від країн, які входять в СОТ

Заходи щодо зменшення цін

- ✓ Україна, як і Європейські країни – імпортери нафти і нафтопродуктів
- ✗ Заходи щодо зменшення цін – кардинально протилежні
- ✓ Європейський досвід
 - зменшення податків (Великобританія: вищі закупівельні ціни – менший акциз)
 - збільшення конкуренції
- ✗ Український досвід
 - ✗ збільшення податків (збільшення акцизу, введення мит)
 - ✗ зменшення конкуренції

Рішення

- ✓ імпорт – стабілізатор ринку
- ✓ збереження конкуренції, як єдиного стимулу модернізації заводів і гарантії наповнення дешевими і якісними нафтопродуктами ринку України
- ✓ реконструкція українських НПЗ
 - за рахунок залучення іноземних інвестицій, а не за рахунок українських споживача та розкручення інфляції
 - державна програма стимулювання реконструкції (пакет розроблений і лежить на розгляді у Верховній Раді з 2007 р.)
- ✓ диференційований акциз і екологічний податок на бензини
 - вища якість – менший акциз
- ✓ заборона імпорту стандарту Євро 3 і нижче
- ✓ державний контроль якості пального
- ✓ контроль за митним простором
 - контрабанда
 - пільгові поставки
- ✓ забезпечення ефективного власника Кременчуцького НПЗ (за інших обставин ніколи не буде реконструйованим)
- ✓ запровадження біржової торгівлі українськими нафтопродуктами