

**ИЗВЕШТАЈ
О СЕКТОРСКОЈ АНАЛИЗИ
ТРЖИШТА УВОЗА, ПРЕРАДЕ,
ВЕЛЕПРОДАЈЕ И МАЛОПРОДАЈЕ
НАФТЕ И ДЕРИВАТА НАФТЕ
У ПЕРИОДУ 2008.-2010. ГОДИНА**

Октобар, 2011. година

САДРЖАЈ

I УВОД

1. Правни основ и разлози за спровођење секторске анализе
2. Обухват секторске анализе и извори података
 - 2.1. Извори и обухват прикупљених података
 - 2.2. Захтеви за достављање података упућени државним институцијама
 - 2.3. Састанци са учесницима на тржишту
 - 2.4. Очекивања у погледу либерализације тржишта

II ЗАКОНСКА РЕГУЛАТИВА У ОБЛАСТИ УВОЗА, ПРЕРАДЕ, ВЕЛЕПРОДАЈЕ И МАЛОПРОДАЈЕ НАФТЕ И ДЕРИВАТА НАФТЕ

1. Прописи којима се регулише тржиште
 - 1.1. Закони и Уредбе
 - 1.2. Правилници
2. Надлежне институције и удружења
 - 2.1. Влада и министарства
 - 2.2. Агенција за енергетику и струковна удружења
 - 2.3. Комисија за заштиту конкуренције

III ПРОИЗВОДЊА, УВОЗ И ПРЕРАДА НАФТЕ И ДЕРИВАТА НАФТЕ

1. Производња, увоз и прерада сирове нафте
 - 1.1. Производња и увоз сирове нафте
 - 1.2. Прерада сирове нафте
 - 1.2.1. Прерада сирове нафте за сопствене потребе
 - 1.2.2. Услужна прерада сирове нафте
2. Производња, увоз и извоз нафтних деривата
 - 1.1. Производња деривата нафте
 - 1.2. Увоз и извоз деривата нафте
 - 1.2.1. Увоз деривата нафте
 - 1.2.2. Извоз деривата нафте
 - 1.2.3. Нето увоз деривата нафте
3. Потрошња нафтних деривата

IV СКЛАДИШТЕЊЕ И ТРГОВИНА НАФТОМ И ДЕРИВАТИМА НАФТЕ

1. Складиштење нафте и деривата нафте
2. Трговина нафтом и дериватима нафте на велико и структура власништва
3. Минимални технички услови за обављање промета нафте и деривата нафте
4. Кретање промета на велико (и мало) нафтним дериватима

5. Трговина на мало дериватима нафте и структура власништва
6. Формирање велепродајне и малопродајне цене нафтних деривата
 - 6.1. Формирање велепродајне цене нафтних деривата
 - 6.2. Формирање малопродајне цене нафтних деривата
 - 6.2.1. Формирање малопродајне цене до 2010. године
 - 6.2.2. Формирање малопродајне цене од 2010. Године

V ПРИКАЗ ТРЖИШНИХ КРЕТАЊА У ПЕРИОДУ 2008-2010. ГОДИНА

1. Анализа прихода и трошкова
 - 1.1. Укупни приходи
 - 1.1.1. Приходи од продаје
 - 1.1.2. Приходи од пратећих делатности
 - 1.2. Укупни трошкови
 - 1.2.1. Набавна вредност продате робе
 - 1.2.2. Оперативни трошкови
2. Анализа промета
3. Анализа кретања броја бензинских станица, укупног броја запослених и броја запослених по бензинској станици
 - 3.1. Број бензинских станица и њихова структура по локацији
 - 3.2. Укупан број запослених радника и број запослених по бензинској станици
4. Анализа месечних података и сезонске осцилације
5. Анализа трендова цена на малопродајном тржишту нафтних деривата
6. Анализа трендова набавних цена нафтних деривата
7. Процене ефекта снижења малопродајних цена НИС а.д. на пословање других учесника на тржишту

VI ЗАКЉУЧЦИ И ПРЕПОРУКЕ

I УВОД

1. ПРАВНИ ОСНОВ И РАЗЛОЗИ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СЕКТОРСКЕ АНАЛИЗЕ

Комисија за заштиту конкуренције је, на основу члана 47. Закона о заштити конкуренције ("Службени гласник РС", број 51/09-у даљем тексту Закон) Одлуком Савета Комисије од 8. априла 2010. године, покренула Секторску анализу тржишта увоза, прераде, veleпродаје и малопродаје нафте и деривата нафте за период 2008-2010. године (у даљем тексту секторска анализа).

Наведени члан Закона прописује да, у случајевима када кретање цена или друге околности указују на могућност ограничавања, нарушавања или спречавања конкуренције, Комисија за заштиту конкуренције (у даљем тексту: Комисија) може анализирати стање конкуренције у одређеној грани привреде или одређене категорије споразума у различитим гранама привреде. У току спровођења секторских анализа Комисија може захтевати од учесника на тржишту да доставе све неопходне податке или документа, односно може захтевати све споразуме, одлуке и обавештења у погледу усаглашених пракси. Комисија је дужна са објави извештај и може позвати учеснике на тржишту да дају своје коментаре у погледу извештаја. Учесници на тржишту и државни органи су дужни да сарађују са Комисијом током спровођења секторске анализе у складу са одредбама чланова 48. и 49. Закона.

На основу података из захтева за покретање поступка, који су Комисији доставили учесници на тржишту малопродаје нафтних деривата, као и из јавно доступних информација Комисија за заштиту конкуренције је почетком фебруара месеца 2010. године дошла до сазнања да је Друштво за истраживање, производњу, прераду, дистрибуцију и промет нафте и нафтних деривата и истраживање и производњу природног гаса "Нафтна индустрија Србије" а.д. Нови Сад (у даљем тексту: НИС), на свим својим малопродајним објектима, снизио цене следећих деривата нафте: моторни бензин МБ 95, моторни бензин БМБ 95 и дизел гориво Д2 и то за 2,00 дин/лит за моторне бензине и за 3,00 дин/лит за дизел гориво.

Комисији је захтеве за покретање поступка против НИС-а доставило 10 учесника активних на тржишту малопродаје нафтних деривата, у чијем се власништву налази мањи број бензинских станица (2 до 8), а захтеви су били скоро идентичне садржине. Дописи су садржали наводе да подносиоци имају закључене уговоре о испоруци деривата нафте са НИС-ом, сходно уредби којом је увоз деривата нафте био дозвољен само овом предузећу. Цене основних деривата нафте у то време прописивала је Влада, а била је одређена и маржа од 5,00 дин/лит (5,90 дин/лит са ПДВ-ом). Према мишљењу подносилаца захтева, НИС је користио положај монополисте и на својим малопродајним објектима смањивао цену, чиме је све остале учеснике довео у неравноправан положај, јер се основним дериватима нафте нису могли снабдевати нигде другде осим од НИС-а, а поменута активност НИС-а довела је до смањења прописане марже, тако да од преосталог дела марже није било могуће покрити чак ни основне трошкове пословања (трошкови транспорта, радне снаге, манипулативни трошкови, амортизација, друга пореска давања итд.). Подносиоци захтева су од Комисије захтевали хитно поступање у складу са Законом, како би штета била што мања, наводећи при томе и сасвим извесно смањење планираних прихода државе.

Расположиве информације су указивале на то да је снижење цена у складу са регулативом у области енергетике, те да истовремено ниже цене недвосмислено иду и у корист потрошача. Међутим, узимајући у обзир вертикалну интегрисаност НИС-а, оцењено је да би снижење цена за поједине основне деривате нафте чији увоз није био дозвољен, уз задржавање максималних цена у преради и veleпродаји, могло негативно да утиче на услове пословања НИС-ових конкурената на тржишту малопродаје. Наиме, учесници на тржишту малопродаје који се снабдевају дериватима нафте од НИС-а, који је једини увозник и највећи снабдевач, у ситуацији када су veleпродајне цене одређене на максималном нивоу, а цене у малопродаји снижене, могу да се суоче са немогућношћу остваривања добити или чак да послују са губитком. Ово би за крајњу последицу могло имати њихово повлачење/истискивање са тржишта, што би, у дугом року, било на штету и самих потрошача (у теорији је овај облик повреде конкуренције од стране доминантног учесника на тржишту познатији као „margin squeeze”).

Након анализе свих расположивих података Комисија није могла да основано претпостави постојање повреде конкуренције од стране НИС-а и покрене поступак испитивања повреде конкуренције по службеној дужности у смислу чл. 35. Закона, већ је одлучено да се приступи Секторској анализи како би се анализирано стање на тржишту и утврдиле евенталне неправилности, односно радње или акти који би могли имати ограничавајући ефекат по конкуренцију.

Комисија је током Секторске анализе прикупила податке од актера на релевантном тржишту и то од учесника на тржишту, надлежних државних органа и струковних удружења. Обављено је више разговора са представницима учесника на тржишту који имају значајно тржишно учешће као што су: НИС, „ОМВ Србија“, „Интермол“, и „Еко Serbia“. Комисија је анализирано кретања на тржишту, релевантне прописе којима се уређује тржиште нафте и нафтних деривата и њихов утицај на развој ефективне конкуренције.

2. ОБУХВАТ СЕКТОРСKE АНАЛИЗЕ И ИЗВОРИ ПОДАТАКА

2.1. Извори и обухват прикупљених података

Током секторске анализе Комисија се захтевима за достављање информација обрађала следећим учесницима на тржишту veleпродаје и/или малопродаје нафтних деривата: НИС, „Лукоил-Беопетрол“, „ОМВ Србија“, „Интермол“, „Еко Serbia“, „Петробарт AVIA“, „Еуростар“ (Ниш), „Михајловић“ (Параћин), „Манчестер“ (Лесковац), „Kallos“ (Сомбор), „Нолекс“ (Петровац) и „Helion“ (Чачак). Одабир учесника на тржишту који располажу са малим бројем бензинских станица извршен је по принципу случајног узорка, имајући пре свега у виду подносиоце иницијативе, на основу које је донет закључак о покретању секторске анализе. Од истих је захтевано да доставе податке о броју активних бензинских станица на територији Републике Србије, броју запослених, приходима од продаје и пратећих делатности, трошковима пословања, промету и одговарајућим ценама увоза и прераде сирове нафте, набавним, veleпродајним и малопродајним ценама деривата за одговарајући месец, и то упоредо за 2008., 2009. и 2010. годину. Поред прикупљених података на месечном нивоу, од учесника на тржишту је тражено да доставе и збирне (годишње) податке за 2008., 2009. и 2010. годину.

При анализи достављених и на други начин доступних података, Комисија је имала у виду опште познате околности и то:

- 1) НИС је учесник активан на вертикално интегрисаним тржиштима увоза, производње, прераде, veleпродаје и малопродаје нафте и нафтних деривата и
- 2) тржиште нафте и нафтних деривата у Републици Србији било је до 31.12.2010. године регулисано Уредбом о условима и начину увоза и прераде нафте, односно деривата нафте („Службени гласник РС“ 92 и 93/2007) и Уредбом о ценама деривата нафте („Службени гласник РС“ 5/2009).

Избор периода посматрања (2008-2010. година) извршен је узимајући у обзир моменат приватизације Нафтне индустрије Србије (јануар 2009. године), како би се обухватио период непосредно пре и након извршене приватизације. Основна идеја је била да се сагледа да ли је након приватизације дошло до извесних промена у структури прихода и трошкова и ценовној политици јединог учесника на тржишту прераде сирове нафте и производње нафтних деривата и уједно јединог снабдевача на велико основним дериватима нафте који не задовољавају европске стандарде квалитета и за које је цена у малопродаји била снижена (Д2, МБ95 и БМБ95).

У јулу месецу 2010. године „Петробарт AVIA“ је обавестио Комисију да није у могућности да доставља захтеване податке о пословању бензинских станица, из разлога што се предметно друштво не бави малопродајом, већ само veleпродајом нафтних деривата. „Helion“ из Чачка од самог почетка није достављао податке које је захтевала Комисија, без образложења, ни након ургенције која му је упућена. Преостали мањи учесници на тржишту достављали су податке закључно са августом месецом 2010. године, изузев „Kallos“ (Сомбор), који је доставио све захтеване податке.

У току анализе обављени су разговори са Удружењем нафтних компанија Србије (УНКС) и посебно са следећим нафтним компанијама: Нафтна индустрија Србије а.д. (НИС), Интермол д.о.о., Еко Serbia а.д. и OMV Srbija д.о.о. Састанак у нафтној компанији “Лукоил-Беопетрол”, и поред бројних покушаја, није било могуће организовати. С обзиром на чињеницу да мањи учесници на тржишту нису доставили све захтеване податке, никакво поређење у оквиру ове групе учесника на тржишту није било могуће извршити.

2.2. Захтеви за достављање података упућени државним институцијама

У складу са чланом 49. Закона о заштити конкуренције, којим је прописано да Комисија може да достави другим државним органима и организацијама захтев за давање информација, Комисија је током секторске анализе такве захтеве упутила следећим институцијама: Министарству за инфраструктуру и енергетику, Агенцији за енергетику, Министарству финансија – Управи царина, Републичком заводу за статистику (РЗС) и Привредној комори Србије (ПКС).

2.3. Састанци са учесницима на тржишту

У периоду новембар-децембар 2010. године, организовани су састанци са следећим учесницима на тржишту: „ОМВ Србија“, „Интермол“ и „Еко Serbia“. У мају 2011. године одржан је састанак са представницима Удружења нафтних компанија Србије (УНКС) а у јуну исте године састанак са представницима Нафтне индустрије Србије (НИС).

Основни циљ ових састанака са представницима „ОМВ Србија“, „Интермол“ и „Еко Serbia“ био је да се учесници на тржишту од којих се захтевало достављање података

уознају детаљније са предметом и циљем секторске анализе, да им се предочи значај достављања веродостојних података за крајњи исход анализе и да се отклоне извесне недоумице које се односе на достављене податке. На састанцима је посебна пажња усмерена на структуру набављених количина деривата који су на режиму слободног увоза (евродизел и ТНГ), структуру трошкова пословања, са акцентом на поделу трошкова на фиксне и варијабилне, као и на разграничавању појединих категорија трошкова, ефектима снижења малопродајних цена НИС-а на резултате пословања других учесника на тржишту и њиховим очекивањима од либерализације тржишта увоза и veleпродаје за све типове деривата нафте.

Састанци са представницима „ОМВ Србија“, „Интермол“ и „Еко Serbia“ су одржани непосредно пре истека важења подзаконских аката којима је ово тржиште било регулисано, те су учесници на тржишту имали прилике да се изјасне о томе да ли сматрају да ће до либерализације тржишта доћи и у ком облику, да ли се за исту припремају и шта од ње очекују.

Циљ састанка са представницима УНКС је било упознавање са организацијом и радом УНКС, као и са начином на који УНКС види постојећу и будућу ситуацију на тржишту нафте и нафтних деривата. На састанку је посебна пажња усмерена на циљеве и организациону структуру УНКС, проблеме са којима се нафтне компаније суочавају на тржишту Србије, трендове у потрошњи деривата у последње три године, складишне капацитете нафтних компанија и планиране инвестиције, као и на очекиване и остварене ефекте од либерализације тржишта.

Састанак са представницима Нафтне индустрије Србије (НИС) одржан је са циљем да се појасне одређени подаци који је НИС доставио, као и да се разјасне категорије трошкова и начин њиховог разврставања, с обзиром на специфичност индустрије која је предмет анализе. На састанку је посебно било речи о производњи, увозу и преради сирове нафте, положају НИС-а и конкурената на тржишту veleпродаје и малопродаје, начину формирања veleпродајне и малопродајне цене, трендовима у промету и потрошњи нафтних деривата, структури трошкова пословања у малопродаји (са акцентом на поделу трошкова на категорије трошкова, алокацији на носиоце трошкова (дирекција, мрежа), поделу на фиксне и варијабилне и сл.), модернизацији и ширењу малопродајне мреже НИС-а, ефектима либерализације тржишта и плановима за наредни период.

2.4. Очекивања у погледу либерализације тржишта

Учесници на тржишту су били скептични у погледу најављиване либерализације тржишта, односно нису очекивали да ће либерализација бити потпуна. Неки од њих су већ у моменту одржавања састанка (новембар - децембар 2010. године) располагали информацијама да ће и у наредне две године само нафтни деривати који одговарају европским стандардима моћи слободно да се увозе, док ће Д2, МБ95 и БМБ95 остати на истом режиму обавезне куповине од НИС-а, те су изјавили да ни након либерализације у погледу структуре набавке не очекују веће промене. Такође, сматрали су да ће држава пронаћи и друге, неценовне механизме који ће онемогућавати слободан увоз деривата, односно чинити га неисплативим, попут прописане обавезне величине складишних капацитета, финансијских захтева (гаранције) и сл. Са становишта сопствених трошкова пословања, учесници на тржишту су сматрали да би цена деривата након либерализације тржишта (уколико до исте дође) могла бити нижа, нарочито за конкурентна горива, али су додали да се то не може предвидети, јер је врло могуће да ће држава повећати акцизе

и/или ПДВ и на тај начин онемогућити снижење малопродајне цене деривата (што се на крају и десило). Сматрали су да би, уколико држава дозволи слободан увоз БМБ евро премијума, могли исти да увозе и продају као конкурентно гориво по цени по којој су (тада) продавали БМБ 95 или чак и нижој цени, што би навело НИС да иде у сусрет конкуренцији и снизи малопродајне (и veleпродајне) цене овог деривата (До овога није дошло због двојних акциза на домаћа и горива из увоза, које су ступиле на снагу 1. јануара 2011. године).

Представници УНКС су оценили да највећи ефекат либерализације тржишта произлази из укидања Уредбе о ценама деривата нафте. За прва четири месеца 2011. године уз скок цене сирове нафте на светском тржишту, процењује се да је цена горива у малопродаји за 13 динара испод цене која би била формирана да је Уредба о ценама деривата нафте остала на снази. До овога су дошли применом рачунице по којој се у време важења Уредбе одређивала максимална произвођачка, veleпродајна и малопродајна цена. Томе је делимично допринела и психолошка инерција са усклађивањем са променама увозних цена, односно природно кашњење у променама цена навише.

Као посредан ефекат либерализације тржишта навели су да гориво БМБ98 евро премијум које се данас слободно увози врши конкурентски притисак на гориво БМБ95 (супститут), што доводи до тога да се данас НИС тржишно понаша, иако је и даље једини снабдевач горива БМБ95. Разлика у цени између два горива је данас око 7-8 дин/лит, и то пре свега услед већих акциза на увозна горива. Самим тим, када акцизе буду изједначене, и разлика у цени између два горива биће мања, што ће додатно да притиска НИС и да га примора да амортизује пораст акцизе за БМБ95, односно да малопродајну цену не повећа за цео износ акцизе како би био конкурентан. Према њиховој оцени, НИС ће и након либерализације бити у позицији да буде најконкурентнији добављач јер су добили од државе на експлоатацију цео систем, односно нафта коју прерађују за њих је јефтина тако да могу бити ценовно конкурентни у veleпродаји. Међутим, питање је да ли ће НИС моћи да снабде цело тржиште, уколико услед високих стандарда за складишта други увозници и трговци на велико напусте тржиште.

II ЗАКОНСКА РЕГУЛАТИВА У ОБЛАСТИ УВОЗА, ПРЕРАДЕ, ВЕЛЕПРОДАЈЕ И МАЛОПРОДАЈЕ НАФТЕ И ДЕРИВАТА НАФТЕ

У периоду обухваћеном Секторском анализом тржиште увоза, прераде, veleпродаје и малопродаје нафте и нафтних деривата је представљало регулисано тржиште, са значајним утицајем државних и регулаторних органа на стварање улазних баријера и развој тржишне конкуренције, кроз доношење и примену релевантних прописа. Наведено тржиште је специфично јер се ради о производима које одликује релативно ниска еластичност тражње и чији је промет подложен сезонским осцилацијама, на тржишту је веома изражен национални интерес, а промет релевантних производа захтева испуњење великог броја техничких стандарда и стандарда квалитета.

Регулатива у овој области има за циљ да се обезбеди поштовање захтеваних стандарда, гарантује квалитет производа и обезбеди одрживост у снабдевању. Међутим, регулација може и да угрози развој слободне конкуренције на тржишту, нарочито уколико наметне непотребна ограничења, створи административне и/или техничке баријере на улазак на тржиште или поштри услове пословања.

Регулација у Србији је специфична из разлога што је до 01.01.2011. године Влада Србије прописивала највише произвођачке цене основних деривата нафте без фискалних дажбина (акциза и пореза на додату вредност), које су истовремено представљале и највише veleпродајне цене НИС-а, као јединог произвођача ових деривата на домаћем тржишту. Поред овога, биле су регулисане и максималне малопродајне цене нафтних деривата, као и максималан износ малопродајних маржи, тзв. „признатих трошкова промета“ за сваку врсту деривата, чиме је ценовна конкуренција била сведена на најмању могућу меру.

Такође, прописима је био ограничен увоз нафте и деривата нафте, док је јавно предузеће НИС имало посебан положај на тржишту, односно имао је статус законског монополисте на појединим сегментима овог тржиштима.

Следи преглед најзначајнијих прописа којима је током посматраног периода ово тржиште било регулисано и институције којима је била поверена регулација и праћење овог сегмента енергетског тржишта.

1. Прописи којима се регулише тржиште

1.1. Закони и Уредбе

- Закон о енергетици („Службени гласник РС“, бр. 84/2004)

Овим законом уређују се циљеви енергетске политике и начин њеног остваривања, услови за поуздану, сигурну и квалитетну испоруку енергије и енергената, и услови за сигурно снабдевање купаца, услови за изградњу нових енергетских објеката, услови и начин обављања енергетских делатности, начин организовања и функционисања тржишта електричне енергије и природног гаса, права и обавезе учесника на тржишту, заштита купаца енергије и енергената, начин, услови и подстицаји за производњу енергије из обновљивих извора и комбиноване производње електричне и топлотне енергије, права и дужности државних органа, положај, начин финансирања, послови и друга питања од

значаја за рад Агенције за енергетику Републике Србије у извршавању овог закона, као и надзор над спровођењем овог закона.

Нови Закон о енергетици („Службени гласник РС“ бр. 57/2011) усвојен је 28. јула 2011. године.

- **Закон о акцизама („Службени гласник РС“ бр. 101/10)**

Законом о акцизама се прописују износи акциза за нафтне деривате.

- **Уредба о условима и начину увоза и прераде нафте, односно деривата нафте („Службени гласник РС“ бр. 92/2007 и 93/2007-испр.)**

Уредба о условима и начину увоза и прераде нафте, односно деривата нафте је прописивала да нафту може да увози НИС, као и она правна лица и предузетници која имају закључене уговоре о преради нафте са НИС-ом и лиценцу за обављање делатности трговине нафтом и дериватима нафте (члан 3.) . По основу члана 4. ове Уредбе НИС је био у обавези да заинтересованим лицима и предузетницима омогући коришћење својих капацитета за прераду нафте, под тржишним условима, транспарентно и без дискриминације, у складу са Општим условима о преради сирове нафте, које доноси Скупштина НИС-а.

Члан 6. Уредбе прописивао је да основне деривате нафте увози НИС, ради обезбеђења редовне снабдевености домаћег тржишта. По основу члана 7. Уредбе, из претходног је изузет основни дериват нафте типа ЕВРО дизел најмање квалитета ЈУС ЕН 590:2005, чији је увоз био слободан, а могли су га вршити правна лица и предузетници који имају (1) лиценцу за обављање делатности трговине нафтом и дериватима нафте и располажу складиштима у власништву или у закупу код лиценцираног складиштара за период од најмање 12 месеци, (2) лиценцу за обављање делатности трговине нафтом и дериватима нафте и лиценцу за обављање делатности складиштења нафте и деривата нафте. Лица из става 1. чл. 7. Уредбе морала су имати у власништву или у закупу складишта која испуњавају услове из прописа којима се уређују минимални технички услови за обављање промета робе и вршење услуга у промету робе.

Уредба је престала да важи 31.12.2010. године.

- **Уредба о посебним условима и начину увоза, прераде, дистрибуције и промета нафте, односно нафтних деривата („Службени гласник РС“ бр. 16/01 и 23/01) – претходила уредби под 1.**

Овом уредбом, усвојеном 7.03.2001. године и ревидираном 6.04.2001. године, уређивао се начин увоза сирове нафте и нафтних деривата.

Члан 2. Уредбе прописивао је да сирову нафту могу да увезу предузећа која располажу капацитетима за прераду сирове нафте, односно и друга предузећа регистрована за обављање спољнотрговинске делатности, ако имају закључен уговор о увозу и преради нафте са прерађивачем нафте.

Члан 3. Уредбе забрањивао је увоз нафтних деривата, осим у случају када на предлог министарства надлежног за послове енергетике то одобри Влада Републике Србије, односно комисија коју образује министар надлежан за послове енергетике.

Члан 5. Уредбе прописивао је да прерађивачи нафте могу продати нафтне деривате само лицима која су регистрована за обављање промета нафтних деривата.

- **Уредба о ценама деривата нафте („Службени гласник РС“ бр. 42/05, 111/05, 77/06, 5/09, 84/09 и 24/10)**

Уредбом о ценама деривата нафте биле су одређене највише произвођачке цене основних деривата нафте без фискалних дажбина (акциза и пореза на додату вредност), трошкови промета основних деривата нафте без фискалних дажбина (5,00 дин/лит) и највише цене основних деривата нафте без фискалних дажбина (малопродајне цене). Уредба се односила на следеће основне деривате нафте: безоловни моторни бензин – регулар БМБ 92, безоловни моторни бензин – ЕВРО премијум БМБ 95, моторни бензин МБ 95, моторни бензин БМБ 95, дизел горива Д1 и Д2, ЕКО 350 дизел, ЕКО 50 дизел, ЕВРО дизел и уље за ложење ЕЛ. Цене осталих деривата нафте образовале су се слободно.

Овој Уредби претходила је Уредба о ценама сирове нафте и деривата нафте ("Сл. гласник РС", бр. 22/2001). Уредба је престала да важи 31.12.2010. године.

1.2. Правилници

- **Правилник о минималним техничким условима за обављање промета робе и вршење услуга у промету робе („Службени гласник РС“ бр. 47/96, 22/97, 6/99, 99/05, 100/07 и 98/09).**

Овим Правилником се прописују минимални технички услови у погледу просторија, уређаја и опреме за обављање промета робе и вршење услуга у промету робе и врста робе и услови продаје ван пословних просторија.

- **Правилник о условима у погледу стручног кадра и начину издавања и одузимања лиценци за обављање енергетских делатности („Службени гласник РС“ бр.117/05, 40/06, 44/06 и 44/10).**

Овим правилником се ближе прописују услови у погледу стручног кадра за обављање послова техничког руковођења у енергетским објектима, односно за обављање послова на одржавању објеката за транспорт и дистрибуцију природног гаса и руковођење у тим објектима, начин издавања и одузимања лиценце за обављање енергетске делатности, начин вођења регистра издатих и одузетих лиценци.

- **Правилник о техничким и другим захтевима за течна горива нафтног порекла („Службени гласник РС“ бр. 97/2010).**

Министар рударства и енергетике донео је 16. децембра 2010. године Правилник о техничким и другим захтевима за течна горива нафтног порекла, са почетком важења од 1.1.2011. године, којим се прописују технички и други захтеви које морају да испуњавају течна горива нафтног порекла која се користе као горива за моторе са унутрашњима

сагоревањем и као енергетска горива која се стављају у промет на тржиште Републике Србије.

Овај Правилник је замењен Правилником о техничким и другим захтевима за течна горива нафтног порекла („Службени гласник РС“ бр. 64/2011) од 31.08.2011. године.

2. Надлежне институције и удружења учесника на тржишту

2.1. Влада и министарства

Влада Србије предлаже законе и доноси уредбе којима се регулише тржиште нафте и деривата нафте; доноси Програм остваривања Стратегије развоја енергетике Републике, на предлог министарства надлежног за послове енергетике; доноси Енергетски биланс.

Министарство рударства и енергетике/ Министарство за инфраструктуру и енергетику између осталог обавља послове државне управе који се односе на: рударство; енергетику; енергетски биланс Републике Србије; нафтну и гасну привреду; предузимање мера ради обезбеђивања услова за функционисање јавних предузећа у областима за које је министарство образовано; припрема и предлаже Влади Стратегију, Програм, Енергетски биланс, прати њихово спровођење и подноси извештаје о њиховој реализацији; припрема и предлаже Влади акт о начину утврђивања највиших цена основних деривата нафте ради спречавања поремећаја на тржишту нафте и деривата нафте; прописује услове и начин обезбеђења, коришћења и обнављања оперативних резерви деривата нафте, као и друге послове одређене законом.

Министарство трговине и услуга између осталог обавља послове државне управе који се односе на: функционисање тржишта; стратегију и политику развоја трговине; унутрашњу трговину; промет робе и услуга; праћење укупних трговинских токова и предлагање одговарајућих мера; предлагање системских решења и прописа у области посебних дажбина при увозу пољопривредних и прехрамбених производа; иницирање мера прилагођавања прописа и мера економске политике из области царинског и ванцаринског пословања; контролу квалитета индустријско-непрехрамбених производа у производњи и промету и контролу услуга; контролу мерила и мерних јединица, употребе робних и услужних жигова, знака квалитета и ознаке порекла производа; снабдевеност тржишта и цене; спречавање монополског деловања и нелојалне конкуренције; заштиту потрошача; оснивање и рад робних берзи и берзанских посредника; инспекцијски надзор у области трговине, као и друге послове одређене законом.

Министарство финансија између осталог обавља послове државне управе који се односе на: републички буџет; систем и политику пореза, такса и других јавних прихода; политику јавних расхода; управљање расположивим средствима јавних финансија Републике Србије; јавни дуг и финансијску имовину Републике Србије; јавне набавке; макроекономску и фискалну анализу, квантификацију мера економске политике; девизни систем и кредитне односе са иностранством; надзор над применом прописа који се односе на промет роба и услуга са иностранством.

2.2. Агенција за енергетику и струковна удружења

Агенција за енергетику је основана Законом о енергетици („Службени гласник РС“, бр. 84/2004) као регулаторно тело за обављање послова на унапређивању и усмеравању развоја тржишта енергије на принципима недискриминације и ефикасне конкуренције, праћењу примене прописа и правила за рад енергетских система, усклађивању активности енергетских субјеката на обезбеђивању редовног снабдевања купаца енергијом и услугама и њихову заштиту и равноправан положај, као и других послова утврђених овим законом. Одредбом члана 15. наведеног закона, прецизирани су послови Агенције која имају осталог издаје лиценце за обављање енергетских делатности и доноси акт о одузимању лиценце, под условима утврђеним овим законом, осим за делатности дистрибуције и производње топлотне енергије у топланама и води регистре издатих и одузетих лиценци. Наведени закон је такође био основ за доношење бројних подзаконских аката, који се односе на начин и ближе услове за издавање енергетске дозволе, садржину захтева и начин издавања енергетске дозволе и вођење регистра енергетских дозвола; начин и ближе услове за издавање, измену и одузимања лиценце за обављање енергетске делатности; услове и начин обезбеђења, коришћења и обнављања оперативних резерви деривата нафте.

Удружења нафтних компанија Србије (УНКС) основано је у децембру 2010. године и окупља неке од највећих учесника на тржишту veleпродаје и малопродаје нафтних деривата, са циљем заједничког иступања према држави и јавности и заштите интереса чланица. УНКС тренутно броји 9 чланица, од којих пет имају малопродану мрежу (Еко Serbia, OMV, Интермол, Петробарт и ИНА) док су преостале четири увозници и трговци на велико евродизелом и ТНГ-ом (Еволуција 2004, Интергас, Нафтаhem и ЈП Транснафта). У улози посматрача налази се и Нафтна индустрија Србије (НИС), док је Лукоилу упућен позив за чланство, али се није одазвао. Чланице УНКС данас чине између X% бензинских станица у Србији, али је процена (прецизни подаци не постоје) да у укупном промету учествују знатно више.

Удружења за енергетику Привредне коморе Србије-Групација за промет нафте и нафтних деривата обавља послове и задатке који се односе на пословање привредних субјеката, као и на анализе и истраживање привредних токова, покретање иницијатива и учествовање и изради закона, заступање интереса предузећа пред државним органима и сл.

2.3. Комисија за заштиту конкуренције

Комисија за заштиту конкуренције је институција која је искључиво надлежна за спровођење Закона о заштити конкуренције и других прописа донетих на основу Закона. У том смислу, Комисија покреће поступак утврђивања повреде конкуренције, решава о правима и обавезама учесника на тржишту и одређује управне мере у складу са Законом.

Када је реч о примени других прописа који имају или могу имати утицај на конкуренцију на тржишту, Комисија има надлежност да даје мишљење надлежним органима на предлоге прописа, као и на важеће прописе (члан 21. став.1. тачка 7. Закона). Надлежност Комисије је веома ограничена, у смислу да мишљења Комисије нису обавезујућа за надлежне органе. Такође, велики број прописа, који имају или могу имати утицај на конкуренцију, се израђује и усваја без обавештавања Комисије, односно без тражења

мишљења Комисије о усклађености прописа са правилима конкуренције. Оваква ситуација доводи до тога да одређени број прописа није у сагласности са одредбама или циљем Закона о заштити конкуренције, чиме се угрожава економска ефикасност и добробит потрошача. У случају када одређен пропис има ограничавајући ефекат по развој слободне конкуренције, деловање Комисије је веома ограничено и једини начин да се отклоне ограничења је промена релевантног прописа.

С тим у вези, када је реч о тржишту које је предмет Секторске анализе, Комисија је реаговала пред надлежним органима у вези са прописима којима се регулише предметно тржиште и то у следећим случајевима:

- **Правилник о минималним техничким условима за обављање промета робе и вршење услуга у промету робе („Службени гласник РС“ бр. 47/96, 22/97, 6/99, 99/05, 100/07 и 98/09).**

Комисија је 23.04.2010. године упутила допис Министарству трговине и услуга поводом примене Правилника о минималним техничким условима за обављање промета робе и вршење услуга у промету робе у којем је затражено образложење појединих ореедаба које, према оцени Комисије, могу имати негативне ефекте на конкуренцију. Наиме, члан 25а. став 3. наведеног акта, којим се прописују услови за обављање промета ТНГ (течни нафтни гас) је прецизирао да у складишту мора бити обезбеђен један или више резервоара минималне укупне запремине од 1000 м³ чиме су одређени услови за обављање делатности увоза и промета ТНГ у Србији тако да се том делатношћу може бавити само онај правни субјект који има на једном месту лоциране складишне капацитете од 1000 м³. Такође, уочено је да је изменом наведеног правилника из 2009. године (члан 25. став 2. тачка 1.), прописано да је за складиштење евро дизела неопходно обезбедити најмање два једноделна резервоара минималне појединачне запремине сваког резервоара 500 м³, док је у претходном периоду било потребно обезбедити један или више резервоара минималне укупне запремине од 1000 м³. На овај начин је уведена додатна обавеза за оне учеснике на тржишту који су испуњавали услов прописан наведеним правилником пре измене из 2009. године.

Неизвесност у погледу будућих прописа који се односе на капацитете за складиштење увезене нафте и деривата нафте представља велики проблем учесницима на тржишту. Према њиховим речима, ниједна компанија у постојећој ситуацији не жели да инвестира у резервоаре, с обзиром на то да је неизвесно да ли ће прописи који регулишу минималне техничке услове за обављање промета нафте и деривата нафте бити промењени, односно да ли ће се праг у погледу обавезне величине складишног простора и пратеће инфраструктуре мењати кроз даље промене релевантних уредби и правилника. Сматрају да у случају да до промене прописа дође, треба оставити прелазни рок од две године нафтним компанијама да изграде одговарајућа складишта и да се прилагоде новим условима, у коме би слободно увозили деривате без икаквих ограничења у погледу капацитета за складиштење.

Према наводима представника УНКС, новим прописима уведеним у јануару 2011. године минимум складишних капацитета за увоз и veleпродају ТНГ-а повећан је са 1000 м³ на 3000 м³, што данас испуњава само НИС, док је првобитни стандард испуњавало шест компанија. За сада се свим овим компанијама „гледа кроз прсте“, али постоји озбиљна претња монополизације тржишта. Овакви стандарди у земљама у окружењу не постоје, већ се само контролише квалитет, а тамо где постоје, рецимо у Хрватској, мањи су десет

пута и износе 300 м3. Повећање стандарда било је предвиђено и за тзв. бела горива на 5000 м3, док данашњи прописи обавезују на два пута по 500 м3 за дизел горива и 500 м3 за бензине, што одговара стандардима у земљама у окружењу.

- Правилник о техничким и другим захтевима за течна горива нафтног порекла („Службени гласник РС“ бр. 97/2010).

Комисија је 14.01.2011. године упутила мишљење Министарству рударства и енергетике (данас Министарство инфраструктуре и енергетике) поводом повреде начела и правила заштите слободне конкуренције настале након ступања на снагу Правилника о техничким и другим захтевима за течна горива нафтног порекла („Службени гласник РС“ бр. 97/2010). Чланом 9. Правилника прописано је да се безоловни моторни бензини БМБ 98 и премијум БМБ 95 на домаће тржиште стављају само из домаће производње, а чланом 13. Правилника прописано да се дизел горива Д2, Д2 С и Д1 Е на домаће тржиште такође стављају само из домаће производње. Са аспекта примене Закона о заштити конкуренције овако формулисане одредбе прописа, у пракси би могле да буду од значајног утицаја на стање и услове конкуренције на свим сегментима тржишта нафтних деривата. Из наведеног Правилника произлази да се либерализација увоза нафтних деривата, која је ступила на снагу 1. јануара 2011. године, престанком важења Уредбе о условима и начину увоза и прераде нафте, односно деривата нафте („Службени гласник РС“ бр. 92/2007 и 93/2007-испр.), односи само на моторне бензине европског квалитета евро премијум БМБ 95 и евро БМБ 98, који су у односу на моторне бензине домаће производње у моменту доношења Правилника били скупљи за 10 -15 динара по литру. Када су у питању дизел горива, из Правилника произлази да се од 1. јануара 2011. год. слободно може увозити једино евро дизел, који је и до тада био на режиму слободног увоза.

Овај Правилник је замењен Правилником о техничким и другим захтевима за течна горива нафтног порекла („Службени гласник РС“ бр. 64/2011) од 31.08.2011. године, чиме је омогућен слободан увоз и оних деривата нафте који су се по основу претходно донетог Правилника на тржиште стављали само из домаће производње.

- Закон о изменама Закона о акцизама („Службени гласник РС“ бр. 101/10)

Комисија је 14.01.2011. године упутила допис Министарству финансија поводом повреде начела и правила заштите слободне конкуренције учињене ступањем на снагу Закона о изменама Закона о акцизама дана 1. јануара 2011. године, којим су измењени износи акциза за нафтне деривате и то на начин да су увећани износи акциза у различитим вредностима за нафтне деривате различитог порекла.

Акциза за моторне бензине који не испуњавају европске стандарде, а на тржишту се појављују само из домаће производње, увећана је за износ од 0,30 динара по литру, а акциза за моторне бензине европског квалитета увећана је за износ од 4,80 динара по литру. Истовремено, акциза на дизел горива домаће производње увећана је за 4,53 динара по литру, док је акциза за евро дизел, који је на режиму слободног увоза, увећана за 6,53 динара по литру. Чињеница да је увећање акциза извршено у различитом износу за деривате којима се тржиште снабдева искључиво из домаће производње и деривате који се слободно увозе, представља одступање од начела једнаког поступања према свим учесницима на истом релевантном тржишту и консеквентно томе дискриминацију једних у односу на друге. Непропорционално увећање акциза за „домаћа“ и „увозна“ горива

оцењено је као озбиљна повреда начела слободне конкуренције, која би могла да произведе недопуштене правне последице у свим битним сегментима њене заштите.

Комисија је указала на неприхватљивост оваквог приступа законодавца са аспекта примене Закона и затражила преиспитивање и измене овог прописа.

Скупштина Републике Србије усвојила је 14.06.2011. године Закон о изменама и допунама Закона о акцизама („Службени гласник РС“ бр. 43/11), којим су уједначене акцизе за све врсте моторних бензина, са једне стране и све врсте дизел горива, са друге стране.

- Правилник о условима у погледу стручног кадра и начину издавања и одузимања лиценци за обављање енергетских делатности („Службени гласник РС“ бр.117/05, 40/06, 44/06 и 44/10).

Комисија је дана 16.09.2010. године упутила допис Министарству рударства и енергетике поводом ступања на снагу Правилника о условима у погледу стручног кадра и начину издавања и одузимања лиценци за обављање енергетских делатност. Према члану 6. ст. 4. и 5. наведеног акта, којима се прописују услови за обављање енергетских делатности производње течног нафтног гаса и трговине течним нафтним гасом, утврђује се обавеза енергетског субјекта да достави доказ да располаже са резервоарским простором за течни нафтни гас квалитета у складу са стандардима СРПС Б.Х2.130, СРПС Б.Х2.132, СРПС Б.Х2.134 и СРПС ЕН 589, минималне укупне запремине од 3000 м³ у власништву или у закупу за период трајања лиценце.

Комисија је указала да са аспекта примене Закона о заштити конкуренције, овако формулисане одредбе прописа, у пракси би могле да буду од утицаја на стање конкуренције на тржишту течног нафтног гаса.

Општи закључак из претходно наведеног јесте да садржина појединих одредаба наведених прописа несумњиво указује да се путем регулације могу прописати услови који ће заменити претходне баријере и представљати нове препреке за улазак на тржиште и/или наставак пословања, кроз поштравање услова, омогућавање различитог приступа, или наметање додатних трошкова учесницима, који би имали намеру да уђу, или да наставе да послују на овом тржишту.

Наиме, због прописивања нових, додатних обавеза, каква је она која се односи на поседовање складишта прописане запремине за сваку врсту горива, позитивни ефекти на овом тржишту су изостали, односно, према јавно доступним информацијама, могу се евентуално очекивати тек крајем 2011. године или почетком следеће, 2012. године.

III ПРОИЗВОДЊА, УВОЗ И ПРЕРАДА НАФТЕ И ДЕРИВАТА НАФТЕ

Производњу и прераду сирове нафте и производњу деривата нафте у Србији обавља само једно предузеће – Друштво за истраживање, производњу, прераду, дистрибуцију и промет нафте и нафтних деривата и истраживање и производњу природног гаса "Нафтна индустрија Србије" а.д. Нови Сад (НИС). Увоз сирове нафте и нафтних деривата могу вршити и друга правна лица и предузетници, у складу са одговарајућим законским и подзаконским актима.

Претходник данашње компаније НИС - Предузеће за истраживање и производњу нафте основано је 1949. године у складу са одлуком Владе Федеративне Народне Републике Југославије, које 1953. године добија назив Нафтагас. Касније су у састав Нафтагаса ушле и Рафинерије „Панчево“ и „Нови Сад“, као и фабрика за производњу минералних ђубрива, "Азотара" која се налази у Панчеву. Крајем 1973. године у структуру Нафтагаса интегрисана су предузећа за малопродају "Југопетрол-Београд" и "Југопетрол-Нови Сад".

Нафтна индустрија Србије, у свом данашњем облику, основана је 1991. године као јавно предузеће за истраживање, производњу, прераду и промет нафте, нафтних деривата и природног гаса. У њен састав ушле су компаније "Нафтагас", "Гас", "Енергогас", "Југопетрол", "Нафтагас-промет" и "Инжењеринг" и производни организациони делови Рафинерије нафте „Панчево“, „Нови Сад“ и „Београд“, као и Фабрика мазива Крушевац.

Процес реструктурирања и реорганизације јавног предузећа Нафтна индустрија Србије започео је 2005. године, формирањем два јавна предузећа („Србијагас“ и „Транснафта“) и акционарског друштва НИС а.д. Нови Сад. Процес приватизације НИС а.д. дефинисан је Међудржавним споразумом између Владе Републике Србије и Владе Руске Федерације о сарадњи у области нафтне и гасне привреде који је потписан у јануару 2008. године у Москви и ратификован законом о потврђивању споразума у Народној скупштини Републике Србије у септембру 2008. године. Приватизација је окончана 25. јануара 2009. године потписивањем Уговора о продаји и куповини 51 % акција НИС а.д. од стране руске компаније Отвореног акционарског друштва Газпром Њефт, са седиштем у Руској Федерацији, Санкт-Петербург, регистрованог у Јединственом државном регистру за правна лица под основним државним бројем регистрације Х.

Комисија је закључком одбацила захтев за издавање одобрења за спровођење концентрације поднет од стране Газпром Њефта, због стварне ненадлежности. Наиме, у складу са чл. 194. ст. 4. Устава Републике Србије, потврђени међународни уговори и опште прихваћена правила међународног права део су правног поретка Републике Србије, из чега произлази да Закон о потврђивању Споразума представља *lex specialis* у односу на Закон о заштити конкуренције, те се о предметној трансакцији не одлучује у поступку који води Комисија.

Након поделе пакета акција грађанима, бившим и садашњим радницима компаније који чини 19,34% укупног броја акција, а у складу са одредбама Закона о праву на поделу бесплатних акција и новчану надокнаду коју остварују грађани у процесу приватизације и на основу Уредбе Владе Републике Србије од 6. јануара 2010. године, данас Република Србија контролише укупно 29,66% акција НИС-а. Од 21. јуна 2010. године НИС послује као отворено акционарско друштво и тренутно броји 5 милиона акционара¹.

¹ Извор: подаци преузети са сајта www.nis.rs

1. ПРОИЗВОДЊА, УВОЗ И ПРЕРАДА СИРОВЕ НАФТЕ

Као извор података о произведеним и увезеним количинама сирове нафте и нафтних деривата коришћени су енергетски биланси Републике Србије и то:

- Одлука о утврђивању енергетског биланса Републике Србије за 2006. годину („Сл. гласник РС“ бр. 011/2006),
- Одлука о утврђивању енергетског биланса Републике Србије за 2007. годину („Сл. гласник РС“ бр. 114/2006),
- Одлука о утврђивању енергетског биланса Републике Србије за 2008. годину („Сл. гласник РС“ бр. 118/2007),
- Одлука о утврђивању енергетског биланса Републике Србије за 2009. годину („Сл. гласник РС“ бр. 101/2008),
- Одлука о утврђивању енергетског биланса Републике Србије за 2010. годину („Сл. гласник РС“ бр. 109/2009) и
- Одлука о утврђивању енергетског биланса Републике Србије за 2011. годину („Сл. гласник РС“ бр. 102/2010).

Као извор података коришћена је и Уредба о утврђивању програма остваривања Стратегије развоја енергетике Републике Србије до 2015. године за период од 2007. до 2012. године („Сл. гласник РС“ бр. 17/2007, 73/2007, 99/2009 и 27/2010). Подаци о увозу и извозу деривата нафте прибављени су од Привредне коморе Србије – Службе за е-пословање и системско-техничку подршку и Министарства финансија - Управе царина. Подаци о капацитетима рафинерија, преради сирове нафте и производњи нафтних деривата прибављени су од јединог учесника на овом тржишту – Нафтне индустрије Србије (НИС).

Анализа обухвата период од 2004. до 2010. године, а тамо где су подаци били доступни (на нивоу пројекције) обухваћена је и 2011. година. Основни разлог за продужење периода обухвата секторске анализе, у односу на првобитно дефинисан период (2008-2010. година), састоји се у томе што је први модеран законски акт којим је ово тржиште регулисано - Закон о енергетици („Службени гласник РС“, бр. 84/2004), донет 2004. године, док је први стратешки документ - Стратегија развоја енергетике Републике Србије до 2015. године, усвојен 2005. године. Законом о енергетици је основана Агенција за енергетику, као регулаторно тело за обављање послова на унапређивању и усмеравању развоја тржишта енергије на принципима недискриминације и ефикасне конкуренције, праћењу примене прописа и правила за рад енергетских система, усклађивању активности енергетских субјеката на обезбеђивању редовног снабдевања купаца енергијом и услугама и њихову заштиту и равноправан положај, као и других послова утврђених законом. Најзад, 2005. године је отпочео и процес реструктурирања и реорганизације јавног предузећа Нафтна индустрија Србије, када су формирана јавна предузећа „Србијагас“ и „Транснафта“ и акционарско друштво НИС а.д. Нови Сад.

1.1. Производња и увоз сирове нафте

Биланс нафте, као део Енергетског биланса, обухвата производњу сирове нафте, нето увоз сирове нафте и нафтних деривата, прераду у рафинеријама и потрошњу нафтних деривата. У последњем доступном Енергетском билансу за 2011. годину, садржани су подаци који представљају процену за 2010. годину и план за 2011. годину.

Производња сирове нафте односи се на производњу у Србији и Анголи, с тим што се билансира само домаћа производња, док производња у Анголи није обухваћена енергетским билансом.

НИС је једина компанија у Србији која се бави истраживањем и експлоатацијом нафте и гаса. Према подацима из енергетских биланса, у 2009. години Република Србија је произвела 681 хиљаду тона сирове нафте, а увезла око 2,3 милиона тона. Домаћа производња покрила је свега 23% укупних потреба за овим енергентом, док је остатак обезбеђен увозом.

Табела 1. *Производња и увоз сирове нафте, 2004-2011.*

	милиона тона						ПРОЦЕНА	ПЛАН
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Производња сирове нафте	0.656	0.649	0.655	0.628	0.639	0.681	0.875	1.040
Увоз сирове нафте	3.252	3.073	2.594	2.882	2.595	2.263	1.999	1.200
Укупно расположива сирови нафта	3.908	3.722	3.249	3.510	3.234	2.944	2.874	2.240

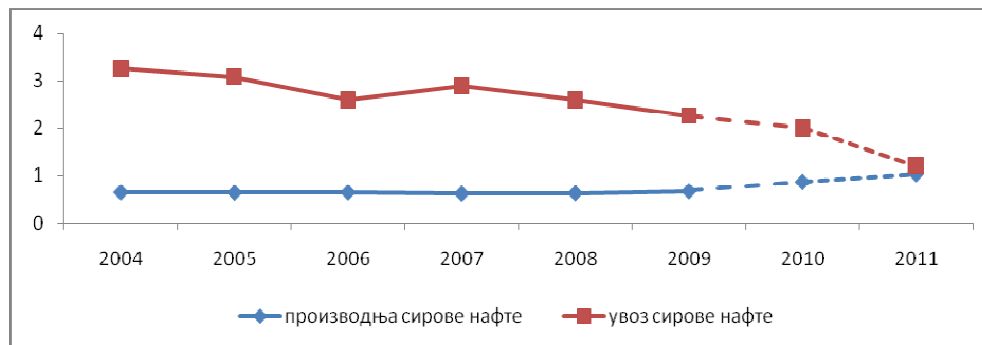
Извор: Енергетски биланс

Домаћа производња сирове нафте има релативно стабилан тренд у периоду од 2004. до 2008. године, уз мањи пад производње у 2007. години. Пораст производње сирове нафте² приметан је након 2009. године, тако да је према процени за 2010. годину произведено чак 28% више сирове нафте него у 2009. години, док ће према плану за 2011. годину у истој бити произведено 19% више него у 2010. години, односно 63% више него у 2008. години. Ради се о позитивном тренду како са аспекта константног смањења увоза нафте, тако и са становишта повећања експлоатације и прераде домаће нафте која се одликује знатно нижом садржином сумпора (испод 0,5 % сумпора) и највећим делом припада лаким нафтама у којима преовлађују тзв. беле компоненте (бензини и дизели). Све ово је од изузетног значаја и са становишта очувања природне средине и испуњења неопходних еколошких стандарда у процесу тзв. одрживог развоја.

Дијаграм 1 показује производњу и увоз сирове нафте, у милионима тона, у периоду 2004-2011. година, при чему подаци за 2010. годину представљају процењене вредности а подаци за 2011. годину пројектоване вредности, преузете из Енергетског биланса Републике Србије за 2011. годину.

² услед пуштања нових бушотина у производњу

Дијаграм 1. *Производња и увоз сирове нафте 2004-2011 (реализација, процена и план)*



Увоз сирове нафте и нафтних деривата регулисан је 2001. године Уредбом о посебним условима и начину увоза, прераде, дистрибуције и промета нафте, односно нафтних деривата („Службени гласник РС“ бр. 16/01 и 23/01) и касније Уредбом о условима и начину увоза и прераде нафте, односно деривата нафте („Службени гласник РС“ бр. 92/2007 и 93/2007-испр.). Уредба је прописивала да сирову нафту могу да увезу предузећа која располажу капацитетима за прераду сирове нафте (НИС), односно и друга правна лица и предузетници који имају закључене уговоре о преради нафте са НИС-ом и лиценцу за обављање делатности трговине нафтом и дериватима нафте.

Као што се на основу дијаграма може закључити, увоз сирове нафте има опадајући тренд у целом посматраном периоду, уз извесан пораст увоза у 2007. години, како би се надоместио пад домаће производње. У 2008. години увоз сирове нафте чинио је око 80% увоза из 2004. године, док ће према плану за 2011. годину увоз сирове нафте чинити свега нешто мање од 50% увоза из 2008. године.

1.2. Прерада сирове нафте

1.2.1. Прерада сирове нафте за сопствене потребе

Рафинеријска прерада нафте одвија се у две рафинерије - Рафинерија нафте „Панчево“ и Рафинерија нафте „Нови Сад“, при чему се око 90 % прераде обавља у Рафинерији нафте Панчево. У њима се производе моторна и енергетска горива, путни и индустријски битумени, петрохемијске сировине, специјални бензини, солвентни и други малотонажни производи на бази нафте.

Према Стратегији развоја енергетике Републике Србије до 2015. године, као и према проценама учесника на тржишту, расположиви рафинеријски капацитети у потпуности задовољавају потребе домаћег тржишта и омогућују прераду нафте, односно производњу деривата за друга тржишта. Максимални капацитет производних линија рафинерија у Панчеву и Новом Саду износи укупно 7,3 милиона t примарне прераде годишње, са одговарајућим секундарним капацитетима. Од тога је капацитет рафинерије „Панчево“ до 4,8 милиона тона сирове нафте годишње, а рафинерије „Нови Сад“ до 2,5 милиона тона сирове нафте годишње³.

Прерада сирове нафте обухвата примарну и секундарну прераду. Рафинерија Нови Сад врши само примарну прераду, тј. производњу рафината, али не и секундарну прераду,

³ Извор: податак преузет са сајта www.nis.rs

односно не производи нафтне деривате у складу са прописаним стандардима. Из тог разлога, према речима представника НИС-а, капацитети двеју рафинерија и степен њихове искоришћености нису међусобно упоредиви⁴.

Расположива сирова нафта за прераду у рафинеријама је сирова нафта из домаће производње, увоза и залиха сирове нафте. За прераду у рафинеријама користе се расположива сирова нафта и полупроизводи, од чега се прерадом добијају нафтни деривати, а један мањи део одлази на сопствену потрошњу и губитке у преради.

Табела 2. Удео домаће и увозне нафте у преради сирове нафте, 2004-2010. година

	2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010	
	мил. тона	%	мил. тона	%	мил. тона	%	мил. тона	%	мил. тона	%	мил. тона	%	мил. тона	%
Домаћа нафта	х	х	х	х	х	х	х	х	х	х	х	х	х	х
Увозна нафта	х	х	х	х	х	х	х	х	х	х	х	х	х	х
УКУПНО СИРОВА НАФТА	3,590,821	100	3,691,523	100	3,259,297	100	3,228,894	100	3,157,293	100	2,871,707	100	2,861,235	100

(подаци из Табеле 2. представљају заштићене податке)

Извор: НИС

Управо из овог разлога је присутна разлика у количини укупне расположиве сирове нафте приказане у табели бр. 1, која је преузета из енергетског биланса Републике Србије и која представља агрегатни показатељ укупне количине сирове нафте потребне за уредно и сигурно снабдевање непосредних потрошача, и укупне количине сирове нафте приказане у табели бр. 2, која се односи искључиво на сирову нафту намењену преради у НИС-у. Са становишта структуре, и у енергетском билансу и према подацима добијених од НИС-а, посебно су приказане количине сирове нафте из домаће производње и оне из увоза.

Домаћа нафтна привреда је високо увозно зависна. Од 2004. године закључно са 2009. годином, око Х% прерађене сирове нафте чинила је увозна нафта. Од 2009. године, са порастом домаће производње сирове нафте смањује се увоз сирове нафте и самим тим долази до смањења удела увозне нафте у укупно прерађеним количинама сирове нафте. У 2010. години, нафта домаћег порекла достигла је Х% удела у преради сирове нафте.

Последњих година тренд се креће у правцу повећања удела домаће нафте у укупно расположивим и прерађеним количинама сирове нафте, уз смањење прераде сирове нафте и повећање увоза деривата нафте.

Међу увозним нафтама доминирају нафте „РЕВ“ и лаке увозне нафте, при чему удео нафте „РЕВ“ има силазан тренд и у 2010. години износи око Х% укупног увоза сирове нафте⁵. Увозна нафта РЕВ припада тешким нафтама са високим садржајем сумпора између 1,2 и 1,5 %. Домаће нафте су ниско сумпорне (око 0,5% сумпора) и највећим делом припадају лаким нафтама са више белих компоненти (бензини и дизели). Због ниског садржаја сумпора лож-уље из ових нафти се користе као гориво за енергетска ложишта у рафинеријама.

⁴ Према подацима које је доставио НИС, просечна искоришћеност капацитета рафинеријских постројења за примарну прераду у Рафинерији нафте Панчево (С-100 и С-2100) у посматраном периоду износила је око Х%, при чему је најмања била у 2009. години (Х%) а највећа у 2007. и 2008. години (Х%).

⁵ Податак се односи на Рафинерију нафте Х.

Са еколошке стране лаке нафте са садржајем сумпора испод 0,5% су такође погодније за рафинеријску прераду. Садржај сумпора у лож-уљу из тих нафти је испод 1% па је њиховим коришћењем у ложиштима емисија CO₂ у атмосферу у дозвољеним границама. Ово је нарочито важно због садашње технолошке опремљености наших рафинерија, које немају обраду атмосферског и вакуум остатка за производњу уља за ложење, пошто је код њих највећи удео сумпора из сирове нафте.

У посматраном периоду, удео нискосумпорне нафте у укупној преради сирове нафте се кретао између X% са тенденцијом раста, осим у 2010. години када је чинио око X%, док остатак чини високосумпорна нафта чији се удео постепено смањује из године у годину⁶.

Прераду сирове нафте у рафинеријама „Панчево“ и „Нови Сад“ НИС је у посматраном периоду вршио за сопствене потребе и услужно (за трећа лица), при чему је прерада за сопствене потребе чинила најмање X% укупне прераде и то у 2004. години, када је прерада нафте за трећа лица била на свом максимуму. У подацима који су достављени Комисији, посебно је исказана прерада нафте за сопствене потребе и прерада за трећа лица, и то одвојено за Рафинерију нафте „Панчево“ и Рафинерију нафте „Нови Сад“, на основу чега су изведени збирни износи.

Дијаграм 2. Укупна прерада сирове нафте 2004-2010 (мил. тона)

(подаци из Дијаграма 2. представљају заштићене податке)

Извор: НИС

Укупна прерада сирове нафте смањена је у 2010. години у односу на почетак посматраног периода за око 20%, при чему је у последње три године (2008-2010.) то смањење износило око 10%.

Трошкови прераде сирове нафте (цена коштања) разликују се у зависности од технолошке опремљености рафинерија, као и у зависности од врсте нафте која је предмет прераде.

Табела 3. Просечна цена прераде сирове нафте за сопствене потребе (дин/т)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Рафинерија нафте Панчево	x	x	x	x	x	x	x
Рафинерија нафте Нови Сад	x	x	x	x	x	x	x

(подаци из Табеле 3. представљају заштићене податке)

Извор: НИС

Просечна цена прераде сирове нафте за сопствене потребе (цена коштања) у Рафинерији нафте X била је у посматраном периоду и до X пута већа од просечне цене прераде у Рафинерији нафте X. Истовремено, просечна цена прераде (исказана у дин/т) у Рафинерији нафте X се све до 2009. године није значајније мењала, док је у Рафинерији нафте X она расла током целог посматраног периода XX. Основни разлог оваквог тренда лежи у чињеници да податак о просечној цени прераде по тони представља однос укупних пословних расхода и обима прераде и дораде количински изражене. XXX Од 2009. године, исказује се јединствена цена прераде нафте за сопствене потребе у обе рафинерије. XXX

⁶ Подаци су добијени од НИС-а и односе се на Рафинерију нафте X.

Дијаграм 3. Цена коштања прераде сирове нафте за сопствене потребе (у РСД)

(подаци из Дијаграма 3. представљају заштићене податке)

1.2.2. Услужна прерада сирове нафте⁷

Услужну прераду сирове нафте НИС је вршио у складу са Уредбом о посебним условима и начину увоза, прераде, дистрибуције и промета нафте, односно нафтних деривата и касније Уредбом о условима и начину увоза и прераде нафте, односно деривата нафте. Према Уредби, НИС је као акционарско друштво са већинским државним капиталом био у обавези да стави на располагање одређене количине капацитета за прераду трећим лицима, односно да заинтересованим лицима и предузетницима омогући коришћење својих капацитета за прераду нафте, под тржишним условима, транспарентно и без дискриминације, у складу са Општим условима о преради сирове нафте, које доноси Скупштина НИС-а на основу Уредбе. Уредбом је била дефинисана и максимална количина сирове нафте која се уговара за услужну прераду, у циљу задовољења потреба тржишта дефинисаних енергетским билансом.

Поступак закључења уговора о услужној преради нафте је био у надлежности Комисије за услужну прераду нафте НИС-а. Поступак уговарања је подразумевао расписивање јавног позива (два пута годишње), након чега је Комисија на бази прописаних услова рангирала учеснике тендера и закључивала уговоре са одабраним учесницима. Поред Уредбе о условима и начину увоза и прераде нафте, односно деривата нафте, наведени поступак је био заснован и на следећим прописима: Закону о енергетици („Сл. гласник РС“ бр. 84/04), Правилнику о условима у погледу стручног кадра и начину издавања и одузимања лиценци за обављање енергетске делатности („Сл. гласник РС“ бр. 86/2005 и 40/2006), Општим условима о преради сирове нафте (од 14.07.2008. са изменама од 5.01.2009. године) које доноси Скупштина НИС-а и посредно Уредби о ценама деривата нафте.

Општим условима о преради сирове нафте био је прописан квалитет нафте, минимална месечна количина за прераду, цена прераде и рок плаћања, рандман, трошкови транспорта, средства обезбеђења уговора и др. Предност при додели уговора имала су предузећа која снабдевају више од 50 бензинских станица, имају складиште деривата за 30 дана промета и 20-дневне оперативне резерве.

Цена прераде сирове нафте провобитно је била одређена у износу од 45 \$/т, уз дозвољене корекције и према задатој формули, при чему је трошак транспорта сирове нафте од Сотина до рафинерија био укључен у цену прераде. Каснијом Уредбом о ценама деривата нафте („Сл. гласник РС“ бр. 42/05) цена рафинеријске прераде је смањена на 29 \$/т, XX. Сходно изменама Уредбе од 24.06.2006. године („Сл. гласник РС“ бр. 51/06) и након формирања ЈП „Транснафта“, Скупштина НИС-а је донела нове Опште услове, према којима транспорт сирове нафте од Сотина до Рафинерија није више био укључен у цену прераде, већ је постао нови трошак за кориснике услужне прераде у износу од 2 \$/т, који им није био признат кроз Уредбу о ценама деривата нафте.

Према изменама Уредбе из 2006. године, доношење Општих услова није више захтевало сагласност Владе, већ је представник Владе био члан Скупштине НИС-а. Општи услови које је Скупштина НИС-а донела на основу измена Уредбе важили су од 14.07.2007.

⁷ Извор: НИС

године (са изменама од 5.01.2008. године) и подразумевали су, поред трошка транспорта и друга додатна оптерећења корисника услужне прераде нафте у виду повећања складишнине за моторне бензине и дизел горива и увођења складишнине за сирову нафту у случају да се са прерадом не започне 7 дана након пристизања у рафинерију, смањење рока плаћања услуге са 15 на 8 дана, повећање банкарске гаранције и сл.

Просечна цена услужне прераде нафте, на паритету Рафинерије нафте Панчево, у посматраном периоду кретала се око X\$/т. Најнижа је била 2005. године (X\$/т), а највиша 2008. године (X\$/т). Просечна цена услужне прераде нафте у Рафинерији нафте Нови Сад кретала се око X \$/т.

Тренд смањења услужне прераде присутан је од самог почетка посматраног периода, са изузетком 2007. године, у којој је дошло до пораста услужне прераде сирове нафте за око X% у односу на претходну, 2006. годину⁸. Након увођења додатних оптерећења за кориснике услужне прераде, већ у 2008. години долази до пада услужне прераде за око X%, што се наставило и у годинама које су уследиле. Од 2007. године, услужну прераду нафте вршила је само Рафинерија нафте Панчево, с обзиром на то да Рафинерија Нови Сад није поседовала дубину прераде која би задовољила потребе тржишта, посебно за производњом горива европског квалитета.

Након приватизације, НИС више није био у обавези да врши услужну прераду сирове нафте трећим лицима. Већ у 2009. години дошло је до наглог пада услужне прераде, када је било прерађено чак X% мање сирове нафте него у 2008. години. У 2010. години није закључен ниједан уговор о услужној преради сирове нафте, а прерађене су занемарљиве количине по основу уговора који су склопљени у 2009. години. XXX Према информацијама добијених од представника НИС-а, већина увозника сирове нафте и корисника услужне прераде временом се преорјентисала на увоз нафтних деривата и куповину на велико од НИС-а. На питање да ли је у 2010. години било интересовања за услужном прерадом сирове нафте, речено је да не располажу таквом информацијом.

Табела 4. *Прерада сирове нафте, за сопствене потребе и услужно, 2004-2010.*

	милиона тона						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Рафинерија нафте Панчево (РНП)							
НИС за сопствене потребе	x	x	x	x	x	x	x
НИС услужно	x	x	x	x	x	x	x
УКУПНО РНП	x	x	x	x	x	x	x
Рафинерија нафте Нови Сад (РНС)							
НИС за сопствене потребе	x	x	x	x	x	x	x
НИС услужно	x	x	x	x	x	x	x
УКУПНО РНС	x	x	x	x	x	x	x
УКУПНО (РНП + РНС)							
НИС за сопствене потребе	x	x	x	x	x	x	x
НИС услужно	x	x	x	x	x	x	x
УКУПНО ПЕРАЂЕНА СИРОВА НАФТА	3,590,821	3,691,523	3,250,078	3,228,893	3,157,293	2,871,707	2,861,235

(подаци из Табеле 4. представљају заштићене податке)

Извор: Калкулације на бази података НИС-а

Корисници услужне прераде сирове нафте у рафинеријама НИС-а биле су следеће компаније: XX

⁸ У 2007. години је дошло и до пада производње нафте и пораста увоза сирове нафте.

У периоду од 2004-2009. године реализовано је Х уговора о услужној преради нафте у Рафинерији нафте Панчево (Х) и Х уговора у Рафинерији нафте Нови Сад (Х), што укупно износи Х уговора о услужној преради сирове нафте у наведеном периоду. Највећи број реализованих уговора о преради нафте (око 80%) односи се на четири учесника на тржишту: Х,Х,Х и Х.

2. ПРОИЗВОДЊА, УВОЗ И ИЗВОЗ НАФТНИХ ДЕРИВАТА

2.1. Производња деривата нафте

Деривати нафте су течна или гасовита горива добијена прерадом, дорадом нафте, односно дегазолинажом (моторни бензини, дизел горива, све врсте уља за ложење, гориво за млазне моторе, све врсте петролеја, нафтни кокс, течни нафтни гас и др.)⁹. Производња деривата нафте у Србији у Рафинеријама нафте „Панчево“ и „Нови Сад“ у посматраном периоду обухватала је производњу за потребе НИС-а као и за потребе трећих лица – корисника услужне прераде нафте. Укупне произведене количине нафтних деривата, по категоријама деривата, приказане су у следећој табели.

Табела 5. *Производња деривата нафте (без сопствене потрошње и губитака), 2004-2010.*

	милиона тона						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. моторни бензини	x	x	x	x	x	x	x
2. дизел гориво	x	x	x	x	x	x	x
3. млазно гориво	x	x	x	x	x	x	x
Моторна горива (1-3)	x	x	x	x	x	x	x
4. ТНГ	x	x	x	x	x	x	x
5. дестилатна лож уља	x	x	x	x	x	x	x
6. мазути	x	x	x	x	x	x	x
Енергетска горива (4-6)	x	x	x	x	x	x	x
7. примарни бензин	x	x	x	x	x	x	x
8. битумени	x	x	x	x	x	x	x
9. петрохемијске сировине	x	x	x	x	x	x	x
10. остало	x	x	x	x	x	x	x
Неенергетска производња (7-10)	x	x	x	x	x	x	x
УКУПНО ДЕРИВАТИ НАФТЕ (1-10)	3,701,110	3,327,669	3,067,136	3,112,628	3,060,893	2,743,137	2,794,351

(подаци из Табеле 5. представљају заштићене податке)

Извор: Калкулације на бази података НИС-а

Производња нафтних деривата у посматраном периоду има опадајући тренд. У 2010. години произведено је 25% мање деривата нафте него у 2004. години. Значајнији пад производње деривата нафте приметан је у периоду 2004-2006. година (17%), као и у периоду 2008-2009. година (10%), док у 2010. години долази до незнатног опоравка производње деривата нафте (повећање од 2%).

Највише је у посматраном периоду смањена производња моторних горива (Х%), производња енергетских горива смањена је за Х%, док је неенергетска производња повећана за око Х%, при чему је након драстичног пада у 2009. години, она у 2010. години повећана за скоро Х%. У оквиру производње моторних горива, највише је смањена производња моторних бензина (око Х%) и дизел горива (око Х%).

⁹ Закон о енергетици („Службени гласник РС“ 84/04)

Дијаграм 4: *Производња деривата нафте, 2004-2010. (мил. тона)*

(подаци из Дијаграма 4. представљају заштићене податке)

У укупној структури производње нафтних деривата највећи удео има производња моторних горива (моторни бензини, дизел гориво, млазно гориво и ТНГ за моторна возила), која у свим посматраним годинама прелази X%, осим у 2010. години када тај удео износи X%. Удео енергетских горива је релативно стабилан у посматраном периоду и износи између X%, док је удео неенергетске производње у порасту и у 2010. години достиже X%.

Табела 6. *Производња деривата нафте (%), 2004-2010.*

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Моторна горива	x	x	x	x	x	x	x
Енергетска горива	x	x	x	x	x	x	x
Неенергетска производња	x	x	x	x	x	x	x
УКУПНО	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(подаци из Табеле 6. представљају заштићене податке)

Извор: Калкулације на бази података НИС-а

Производња дизел горива (Д1, Д2, евро дизел, Еко 3 и Еко 50) чини око X% производње моторних горива, уз релативно стабилан удео у посматраном периоду. Истовремено, удео моторних бензина у производњи моторних горива смањено се са X% у 2004. години на X% у 2010. години, док је удео млазних горива дуплиран, али и даље занемарљиво мали и у 2010. години износи X% производње моторних горива.

Производња течног нафтног гаса у посматраном периоду била је регистрована у оквиру енергетских горива и обухватала је комплетну производњу течног нафтног гаса, укључујући и аутогас и ТНГ боце. Према речима представника НИС-а, раздвајање производње на аутогас и ТНГ боце могуће је тек од 1.01.2011. године, када су по први пут у Србији уведени стандарди за аутогас.

Табела 7. *Производња моторних горива (%), 2004-2010.*

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. моторни бензини	x	x	x	x	x	x	x
2. дизел гориво	x	x	x	x	x	x	x
3. млазно гориво	x	x	x	x	x	x	x
УКУПНО	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(подаци из Табеле 7. представљају заштићене податке)

Извор: Калкулације на бази података НИС-а

У последње три године (2008-2010.) производња нафтних деривата смањена је за око 10%. Највише је у посматраном периоду смањена производња моторних горива (X%), производња енергетских горива смањена је за X%, док је неенергетска производња

повећана за X%. У оквиру категорије моторних горива, највише је смањена производња моторних бензина (X%), док је производња дизел горива смањена за око X%.

2.2. Увоз и извоз нафтних деривата

2.2.1. Увоз нафтних деривата

Производња нафтних деривата није довољна да покрије потребе домаћег тржишта и мања је од потрошње, те се додатне количине обезбеђују из увоза. С обзиром на то да производња нафтних деривата бележи пад из године у годину, те да се сходно томе повећава увоз, у укупној понуди нафтних деривата из године у годину повећава се удео деривата из увоза, а смањује удео деривата из домаће производње.

Подаци о увозу и извозу нафтних деривата прикупљени су од Привредне коморе Србије (ПКС) и од Министарства финансија – Управе царина, али су због прегледности у даљој анализи коришћени подаци ПКС¹⁰. Целокупан увоз, односно извоз, разврстан је у 6 категорија, сходно класификацији према важећој царинској тарифи.

Табела 8. Увоз нафтних деривата (кг), 2004-2010.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Моторни бензин	0	425,247	444,650	634,185	903,483	345,390	644,201
2. Керозин	0	28,574,634	41,322,385	6,409,220	3,870,160	5,385,521	5,423,427
3. Дизел горива	0	188,250,089	311,663,120	429,443,441	597,756,590	587,282,346	727,545,698
4. Уља за ложење-мазут	0	484,990	3,588,794	53,497,314	9,142,133	22,507,480	0
5. Пропан, бутан и смеше	60,855,194	139,599,893	190,878,149	240,196,742	248,492,965	271,530,878	291,647,877
6. Битумен	18,491,407	20,009,208	18,817,661	22,469,141	18,168,961	21,174,636	20,544,104
УКУПАН УВОЗ (1-6)	79,346,601	377,344,061	566,714,759	752,650,043	878,334,292	908,226,251	1,045,805,307

Извор: Калкулације на бази података Привредне коморе Србије

Увоз нафтних деривата је у целом посматраном периоду имао растући тренд. У 2010. години увоз нафтних деривата је био чак 13 пута већи него у 2004. години, а само у 2005. години он је био скоро 5 пута већи него у 2004. години. Од 2005. године, увоз нафтних деривата је растао по просечној годишњој стопи од око 25%. У односу на 2008. годину, увоз нафтних деривата повећан је за око 20%.

У 2004. години, Србија је увозила само пропан, бутан и њихове смеше (ТНГ¹¹) и битумен. Од 2005. године, наша земља постаје увозник дизел горива¹², моторног бензина, керозина и уља за ложење.

У целом посматраном периоду увоз дизел горива и ТНГ имао је растући тренд, при чему су ова два деривата учествовала са око 70%, односно са 28% у укупном увозу у 2010. години. Највише је у посматраном периоду повећан увоз ТНГ-а (око 5 пута), уз просечну годишњу стопу раста увоза од око 35%, при чему је у последње три године евидентно успоравање раста увоза овог деривата манифестовано кроз једноцифрене стопе раста.

¹⁰ Упоредивање података из два извора извршено је само за ТНГ и том приликом је констатовано да нема значајнијих одступања.

¹¹ Течни нафтни гас (ТНГ), познатији као аутогас, представља је смеша угљоводоничних гасова, која се користи као гориво за аутомобиле или друге потрошаче. Представља смешу пропана и бутана и добија се претварањем смеше гасова добијене издвајањем из рафинеријских гасова нафте (који настају током њене прераде), односно гасова добијених прерадом природних гасовитих горива, у течно стање.

¹² Увоз дизел горива „евро дизел“ либерализован је 1. јула 2005. године.

Увоз дизел горива је од 2005. године повећан скоро 4 пута, уз просечну годишњу стопу раста од око 33%. Увоз дизел горива незнатно је смањен само у 2009. години (2%), док је у свим преосталим годинама бележио двоцифрене стопе раста. У односу на 2008. годину, увоз дизел горива је повећан за око 22% а увоз ТНГ за око 17%.

Табела 9. Увоз нафтних деривата (%), 2004-2010.

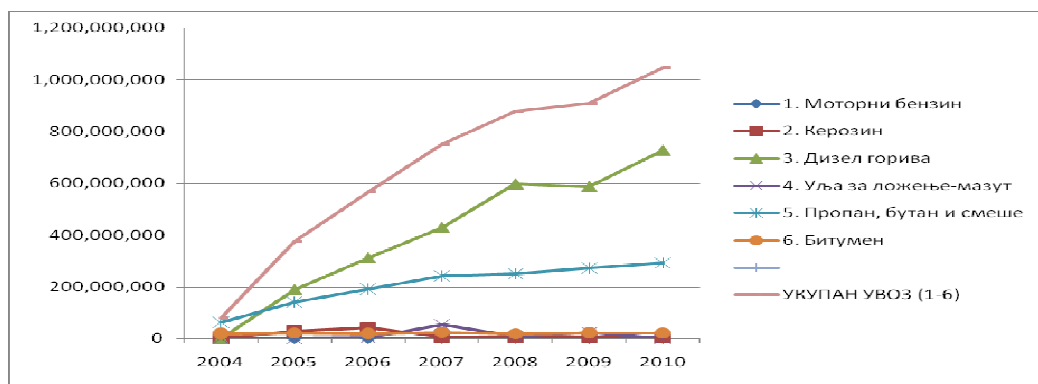
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Моторни бензини	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1
2. Керозин	0.0	7.6	7.3	0.9	0.4	0.6	0.5
3. Дизел горива	0.0	49.9	55.0	57.1	68.1	64.7	69.6
4. Уља за ложење-мазут	0.0	0.1	0.6	7.1	1.0	2.5	0.0
5. Пропан, бутан и смеше	76.7	37.0	33.7	31.9	28.3	29.9	27.9
6. Битумен	23.3	5.3	3.3	3.0	2.1	2.3	2.0
УКУПАН УВОЗ (1-6)	100	100	100	100	100	100	100

Извор: Калкулације на бази података Привредне коморе Србије

Увоз моторних бензина је почевши од 2005. године имао растући тренд све до 2008. године, када достиже максималну вредност. У 2009. години долази до наглог пада увоза моторних бензина за око 60%, да би у 2010. години дошло до извесног опоравка, тако да је у односу на 2008. годину увоз моторних бензина био за око 30% мањи.

Увоз керозина је нагло смањен почевши од 2007. године, тако да је у 2010. години износио свега око 20% увоза из 2005. године. Увоз уља за ложење (мазут) показивао је велике осцилације изнад и испод линије тренда током посматраног периода са надпросечно високим вредностима у 2007. и 2009. години, док у 2010. години увоза овог деривата није било. Увоз битумена се током целог посматраног периода није битније мењао.

Дијаграм 5. Увоз нафтних деривата (кг), 2004-2010



Број увозника дизел горива и ТНГ-а у посматраном периоду приказан је у следећој табели.

Табела 10. Број увозника нафтних деривата, 2004-2010.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Дизел гориво		70	142	75	26	25	33
Пропан, бутан и њихове смеше (ТНГ)	34	45	59	57	79	77	71

Извор: Калкулације на бази података Привредне коморе Србије

Број увозника дизел горива је у 2006. години удвостручен у односу на претходну 2005. годину, од када има опадајући тренд. У 2010. години увоз дизела вршила су 33 привредна субјекта, што је за око 80% мање него у 2006. години. Посебно је број увозника дизел горива смањен у 2007. години, када је у односу на 2006. годину преполовљен, као и у 2008. години када је у односу на 2007. годину смањен за око 65%. У 2010. години број увозника овог деривата поново расте и он је за око 30% већи него у 2009. години.

У свим посматраним годинама, осим у 2005. години, највећи увозник дизел горива био је Х. У 2005. години, Х је био водећи увозник дизел горива, да би се у годинама које следе налазио углавном међу првих пет. Од 2007. године, међу првих 5-6 увозника појављују се и Х, а у 2010. години као други увозник појављује се Х, који се пре тога није налазио међу првих десет увозника дизел горива.

Када је у питању увоз пропана, бутана и њихових смеша (ТНГ), број увозника је растао закључно са 2008. годином, када почиње да се смањује. У 2010. години, увоз ТНГ-а вршио је 71 привредни субјект, што је за око 8% мање него у претходној 2009. години.

У 2004. и 2005. години, водећи увозници ТНГ-а били су Х. Од 2006. године до данас Х су 2 водећа увозника ТНГ-а. Међу првих 5-6 увозника ТНГ-а појављују се још Х.

Концентрисаност увоза код оба посматрана нафтна деривата је висока у целом посматраном периоду. Првих 10 увозника чини између 90-95% укупног увоза посматраних деривата, осим у 2006. години, када је првих 10 чинило око 70% укупног увоза дизел горива.

Табела 11. Удео првих 10 увозника у укупном увозу дизел горива и ТНГ-а, 2004-2010 (%)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Дизел гориво		90	70	90	97	92	95
Пропан, бутан и њихове смеше (ТНГ)	95	90	93	95	93	92	95

Извор: Калкулације на бази података Привредне коморе Србије

Према проценама НИС-а, ова компанија је у 2010. години учествовала са око Х% у укупном увозу ТНГ-а и са око Х% у укупном увозу дизел горива евро дизел. У 2009. години, НИС је учествовао са око Х% у увозу ТНГ-а и са око Х% у увозу дизел горива. У укупном увозу нафтних деривата, НИС је свој удео проценио на Х% у 2009. години, односно на Х% у 2010. години.

2.2.2. Извоз нафтних деривата

Извоз нафтних деривата је у посматраном периоду такође имао растући тренд. У 2010. години, извоз нафтних деривата је био чак око 8 пута већи него у 2004. години. Након пада у 2007. години, извоз нафтних деривата поново расте и у 2008. и 2009. години достиже максималне вредности. У 2010. години поново долази до пада извоза за око 5% у односу на претходну годину.

Табела 12. *Извоз нафтних деривата (кг), 2004-2010.*

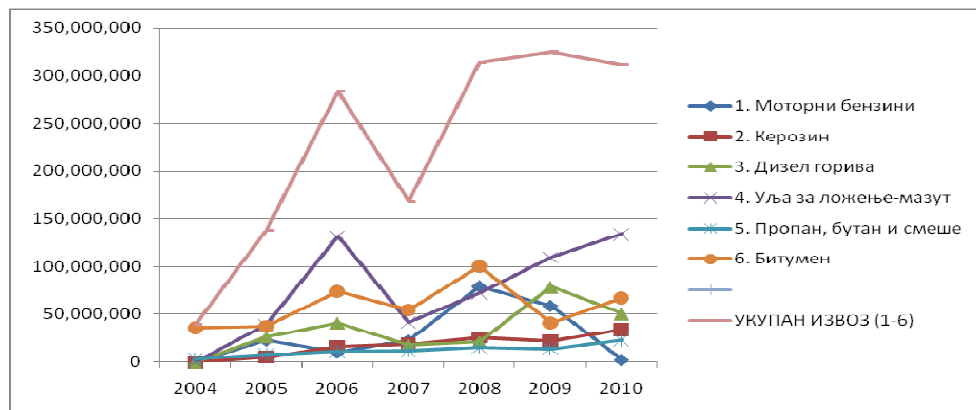
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Моторни бензини	0	22,664,240	9,950,888	22,840,671	79,223,714	58,665,939	2,188,599
2. Керозин	0	5,331,905	16,129,706	19,215,901	26,001,587	22,210,826	34,387,040
3. Дизел горива	0	26,279,263	41,034,540	17,866,871	21,323,321	78,815,520	50,732,228
4. Уља за ложење-мазут	0	38,880,823	131,792,357	41,543,580	72,634,427	109,815,577	134,288,116
5. Пропан, бутан и смеше	3,120,173	7,435,354	11,032,474	11,928,561	14,901,096	13,826,450	23,037,789
6. Битумен	35,654,141	37,326,172	73,750,593	54,549,445	100,391,274	41,061,847	67,097,219
УКУПАН ИЗВОЗ (1-6)	38,774,314	137,917,757	283,690,558	167,945,029	314,475,419	324,396,159	311,730,991

Извор: Калкулације на бази података Привредне коморе Србије

Већ на први поглед се може трећи да у укупном извозу нафтних деривата нема тако изражене доминације једне или две врсте деривата, као што је то случај код увоза. Највећи удео у укупном извозу нафтних деривата скоро током целог посматраног периода има уље за ложење (мазут), чији је удео у 2010. години износио око 40%. Поред уља за ложење, у извозу нафтних деривата значајнији удео имали су битумен (22%), дизел горива (16%) и керозин (11%).

Извоз моторних бензина показује изражене флукуације током целог посматраног периода, са максимумом у 2008. години, када је чинио 25% укупног извоза и минимумом у 2010. години, када у укупном извозу учествује са свега 1%¹³. Извоз дизел горива такође је флукуирао у целом посматраном периоду, при чему је највиши био у 2009. години а најнижи у 2007. години. У 2009. години, извоз дизел горива чинио је једну четвртину укупног извоза нафтних деривата.

Дијаграм 6. *Извоз нафтних деривата (кг), 2004-2010*



2.2.3. Нето увоз нафтних деривата

Република Србија је у целом посматраном периоду била нето увозник нафтних деривата. Нето увоз нафтних деривата је у посматраном периоду имао растући тренд. У 2010. години, нето увоз нафтних деривата је био скоро 20 пута већи него у 2004. години и за 30% већи него у 2008. години. У 2008. години је дошло до незнатног пада нето увоза у односу на претходну годину (око 4%), да би се у 2009. године поново вратио на ниво из 2007. године и наставио да расте. Само у 2010. години нето увоз је повећан за око 25%.

¹³ Из увида у структуру извоза моторних бензина, може се закључити да целокупан извоз заправо чини авио бензин.

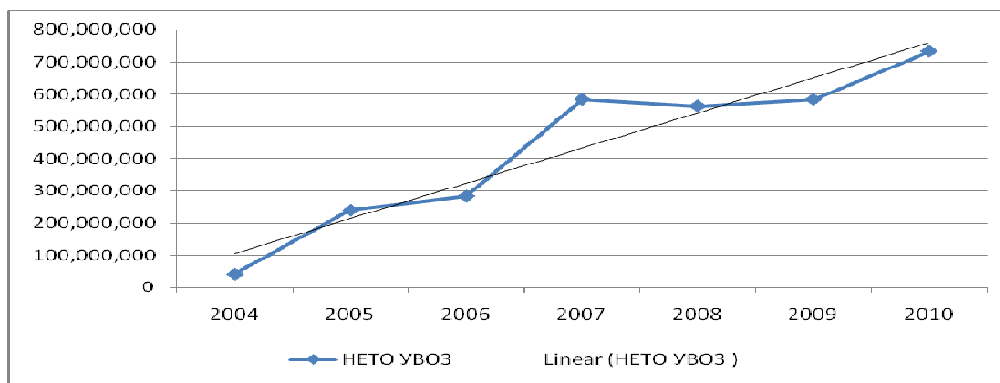
Табела 13. *Нето увоз нафтних деривата (кг), 2004-2010.*

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Моторни бензини	0	-22,238,993	-9,506,238	-22,206,486	-78,320,231	-58,320,549	-1,544,398
2. Керозин	0	23,242,729	25,192,679	-12,806,681	-22,131,427	-16,825,305	-28,963,613
3. Дизел горива	0	161,970,826	270,628,580	411,576,570	576,433,269	508,466,826	676,813,470
4. Уља за ложење-мазут	0	-38,395,833	-128,203,563	11,953,734	-63,492,294	-87,308,097	-134,288,116
5. Пропан, бутан и смеше	57,735,021	132,164,539	179,845,675	228,268,181	233,591,869	257,704,428	268,610,088
6. Битумен	-17,162,734	-17,316,964	-54,932,932	-32,080,304	-82,222,313	-19,887,211	-46,553,115
НЕТО УВОЗ (УВОЗ-ИЗВОЗ)	40,572,287	239,426,304	283,024,201	584,705,014	563,858,873	583,830,092	734,074,316

Извор: Калкулације на бази података Привредне коморе Србије

На почетку посматраног периода (2004. година), Република Србија је била нето увозник пропана, бутана и смеша (ТНГ) и нето извозник битумена. Почевши од 2005. године, у свакој посматраној години Србија је била нето увозник дизел горива, чији је нето увоз у посматраном периоду повећан преко 4 пута и нето извозник моторних бензина и битумена. Такође, Србија је током целог периода била нето увозник пропана, бутана и њихових смеша чији је нето увоз такође повећан преко 4 пута. У последње три године, дизел горива и ТНГ су једини деривати код којих наша земља имал позитиван нето увоз.

Дијаграм 7. *Нето увоз нафтних деривата (кг), 2004-2010*



3. ПОТРОШЊА НАФТНИХ ДЕРИВАТА

Финална потрошња нафтних деривата обухвата енергетску и неенергетску потрошњу. У структури потрошње нафтних деривата у енергетске сврхе разликујемо потрошњу за енергетске трансформације у термоелектранама, топланама и индустријским енерганама и финалну потрошњу по секторима потрошње: индустрија, саобраћај и остало (домаћинства, јавне и комерцијалне делатности и пољопривреда).

Подаци о финалној потрошњи нафтних деривата за период 2004-2009. година преузети су из Уредбе о утврђивању програма остваривања Стратегије развоја енергетике Републике Србије до 2015. године за период од 2007. до 2012. године. Процењене вредности укупне финалне потрошње за 2010. годину и пројекције за 2011. годину преузете су из Енергетског биланса Републике Србије за 2011. годину. Подаци о потрошњи по категоријама деривата за ове две године нису били доступни.

Табела 14. *Финална потрошња нафтних деривата, 2004-2011*

	милиона тона						ПРОЦЕНА	ПЛАН
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. тнг	0.148	0.167	0.278	0.337	0.358	0.377	без података	без података
2. моторни бензин	0.730	0.669	0.614	0.617	0.565	0.523	без података	без података
3. млазно гориво	0.051	0.048	0.057	0.046	0.047	0.040	без података	без података
4. дизел гориво	1.123	1.199	1.304	1.422	1.564	1.377	без података	без података
(1-4) моторна горива	2.052	2.083	2.252	2.422	2.516	2.317	без података	без података
5. уља за ложење	0.101	0.092	0.084	0.073	0.068	0.038	без података	без података
6. мазути	0.767	0.697	0.670	0.629	0.556	0.143	без података	без података
7. остали деривати	0.776	0.774	0.799	0.818	0.782	0.272	без података	без података
(1-7) УКУПНО	3.696	3.646	3.805	3.942	3.922	2.770	3.056*	3.053*

Извор: Уредба о утврђивању програма остваривања Стратегије развоја енергетике Републике Србије до 2015. године за период од 2007. го 2012. године и Енергетски биланс за 2011. годину

* Процене о потрошњи нафтних деривата за 2010. годину, као и план за 2011. годину, по врстама деривата, нису били доступни.

Финална потрошња нафтних деривата имала је растући тренд закључно са 2007. годином уз просечну годишњу стопу раста од 2,2%, тако да је у 2007. години потрошња свих деривата била за око 6,7% већа него у 2004. години.

Након стагнације у 2008. години, у 2009. години долази до наглог пада потрошње нафтних деривата, тако да је у тој години финална потрошња била за око 25% мања него на почетку посматраног периода. Према проценама за 2010. годину, потрошња нафтних деривата ће забележити раст од 10% и на том нивоу ће се задржати и у 2011. години.

Дијаграм 8. *Финална потрошња нафтних деривата (реализација, процена и план)*

Раст тражње за нафтним дериватима у појединим периодима пратила је и промена структуре и раст потрошње појединих врста деривата, чему су значајно допринели либеризација увоза и пораст потрошње евро дизела и ТНГ, са једне стране и смањење потрошње моторних бензина, са друге стране.

У укупној структури потрошње нафтних деривата највећи удео има потрошња моторних горива (моторни бензини, дизел гориво, млазно гориво и ТНГ), која у свим посматраним годинама прелази 55%. Према подацима за 2009. годину, потрошња моторних горива чинила је чак 84% укупне потрошње нафтних деривата.

У посматраном периоду највећу просечну годишњу стопу раста потрошње имао је ТНГ (22%). Потрошња дизела горива расла је по просечној годишњој стопи од 4,5%, док потрошња моторних горива бележи пад по просечној годишњој стопи од око 6%.

Појединачно посматрано, највећи удео у потрошњи нафтних деривата имају дизел горива, чији се удео у укупној потрошњи повећава из године у годину и у 2009. години достиже 50% укупне потрошње нафтних деривата, односно 60% укупне потрошње моторних горива. Значајан удео у укупној потрошњи нафтних деривата имају још и моторни

бензини и ТНГ, при чему се потрошња ТНГ у апсолутном износу и његов удео у укупној потрошњи нафтних деривата повећава из године у годину и у 2009. години износи 14%, док потрошња моторних бензина има негативан тренд током посматраног периода. У оквиру потрошње моторних бензина, безоловни бензин повећава удео из године у годину и учествује са око 60%, док у структури потрошње дизел годиња евро дизел учествује са око 45%.

IV СКЛАДИШТЕЊЕ И ТРГОВИНА НАФТОМ И ДЕРИВАТИМА НАФТЕ

Привредни субјекти који обављају делатност складиштења нафте и деривата нафте као и привредни субјекти који обављају делатност трговине нафтом и дериватима нафте на велико и мало морају поседовати одговарајућу лиценцу за обављање енергетске делатности. Лиценца се издаје посебно за складиштење нафте и деривата нафте, трговину нафтом и дериватима нафте (тзв. трговина на велико нафтом и дериватима нафте) и трговину на мало дериватима нафте (станице за снабдевање горивом моторних возила).

У смислу Закона о енергетици („Службени гласник РС“ бр. 84/04) и Правилника о условима у погледу стручног кадра и начину издавања и одузимања лиценце за обављање енергетских делатности („Службени гласник РС“ бр. 117/05, 40/06, 44/06 и 44/10), Агенција за енергетику Републике Србије издаје лиценце за обављање енергетске делатности на период од десет година и води регистар издатих лиценци. Лиценца за обављање енергетске делатности није преносива и издаје се на захтев привредног субјекта. У складу са чл. 44. Закона о енергетици, лиценца садржи нарочито назив енергетског субјекта, енергетску делатност, списак енергетских објеката, податке о капацитету тих објеката, податке о подручју на коме ће се енергетска делатност обављати¹⁴ и период обављања енергетске делатности.

Према званичним подацима Агенције за енергетику, у периоду од 2006. до 2010. године издато је 277 лиценци за трговину нафтом и дериватима нафте и 461 лиценца за трговину на мало дериватима нафте. У истом периоду, Агенција за енергетику издала је укупно 15 лиценци за складиштење нафте и деривата нафте.

У августу 2011. године, на снази је укупно 13 лиценци за складиштење нафте и деривата нафте, 223 лиценце за трговину на велико нафтом и дериватима нафте и 393 лиценце трговину на мало дериватима нафте (станице за снабдевање горивом моторних возила)¹⁵.

1. Складиштење нафте и деривата нафте

Складиштење нафте и деривата нафте подразумева поседовање резервоарских капацитета за вршење услуга складиштења трећим лицима.

Према подацима Агенције за енергетику, број локација на којима се налазе регистрована складишта нафтних деривата није се битније мењао тогом посматраног трогодишњег периода, односно у 2008. години износио је 63, у 2009. години 64 а у 2010. години 65. Са друге стране, укупан капацитет резервоара у 2010. години био је за око 15% већи него у

¹⁴ Осим за делатност трговине нафтом и дериватима нафте у транзиту, у ком случају се наводи да ималац лиценце лиценцирану делатност обавља из пословног седишта.

¹⁵ Податак преузет са сајта Агенције за енергетику Републике Србије www.aers.rs.

2008. години. Највеће повећање појединачних складишних капацитета остварено је код ТНГ-а (преко три пута) у 2010. години. Капацитет резервоара за остале типове нафтних деривата није претрпео значајније промене.

Табела 15. *Капацитети резервоара (м3) – складиштење нафте и деривата*

Година	Број локација	Сирова нафта	ТНГ	Моторни бензини	Дизел горива	Мазути	Збирни капацитети*	Укупно
2008	63	-	1,614	10,175	16,730	21,000	115,850	165,369
2009	64	20,000	1,614	10,000	16,680	21,000	115,850	185,144
2010	65	20,000	6,210	10,000	16,480	21,000	116,350	190,040

Извор: Агенција за енергетику Републике Србије (АЕРС)

* У колони су дати износи који у табелама АЕРС нису опредељени ни за једну врсту горива

У 2008. и 2009. години лиценцу за складиштење нафте и деривата нафте имало је 14 привредних субјеката, а у 2010. години 13 привредних субјеката. У посматраном трогодишњем периоду, складишне капацитете је повећало Х привредних субјеката, док је Х привредних субјеката у 2009. и 2010. години изгубило лиценцу.

Од укупних складишних капацитета око 60% се односи на тзв. збирне капацитете, односно капацитете који нису опредељени ни за један тип горива.

Табела 16. *Капацитети резервоара за складиштење (м3), по привредним субјектима*

(подаци из Табеле 16. представљају заштићене податке)

Извор: Агенција за енергетику Републике Србије (АЕРС)

Међу привредним субјектима који располажу лиценцираним резервоарима за складиштење нафте и деривата нафте, убедљиво највећим капацитетима у све три посматране године располаже Х, капацитети нису мењани и укупно износе Х м3. Следи Х, чији капацитети такође нису мењани и у све три године износе Х м3 и Х, чији капацитети у све три посматране године износе Х м3. У 2009. и 2010. години, Х располаже са капацитетима од Х м3. Ова четири привредна субјекта заједно су чинила око Х% укупних капацитета за складиштење у 2009. и 2010. години.

2. Трговина нафтом и дериватима нафте на велико и структура власништва

Трговина (на велико) нафтом и дериватима нафте, у смислу чл. 3. тачка 28) Закона о енергетици („Службени гласник РС“ бр. 84/04) обухвата и посредовање, заступање, увоз и извоз нафте и деривата нафте.

Лиценце за трговину нафтом и дериватима нафте издате пре 1.01.2011. године, подразумевају да се лиценцирана делатност трговине нафтом и дериватима нафте обавља или у тзв. транзиту тј. без претходног ускладиштења или на лиценцираним објектима – резервоарима. Начин обављања трговине у погледу испуњености техничких услова (резервоара за потребе промета) опредељује се у диспозитиву решења Агенције за енергетику којим се лиценца издаје. Диспозитив решења садржи назнаку о лиценцираном укупном капацитету, локацији и захтеваној врсти деривата којима превредни субјект има намеру да тргује.

У августу 2011. године биле су активне укупно 223 лиценце за обављање трговине нафтом и дериватима нафте, што обухвата трговце без резервоарског простора (у транзиту) и трговце са складишним капацитетима, који ову делатност имају право да обављају у смислу члана 44. Закона о енергетици.

Нови Закон о трговини („Службени гласник РС“ бр. 53/10) који се примењује почев од 1.01.2011. године, не утврђује изричито трговину на велико без претходног ускладиштења као вид трговања, који је био изричито препознат у ранијим законима.

Број локација на којима се налазе лиценцирани резервоари за трговину нафтом и нафтним дериватима смањен је у посматраном периоду са 73 (2008.) на 66 (2010.). Са друге стране, укупан капацитет резервоара у 2010. години био је за око 15% већи него у 2008. години, пре свега захваљујући збирним капацитетима, који нису опредељени ни за једну врсту горива (повећање за око 20%), док су капацитети резервоара за све појединачне типове нафтних деривата у посматраном периоду смањени. Највеће смањење остварено је код капацитета за дизел горива (око 23%) а најмање код капацитета за ТНГ (свега 1%).

Табела 17. *Капацитети резервоара(м3)–трговина нафтом и дериватима на резервоарима*

Година	Број локација	Сирова нафта	ТНГ	Моторни бензини	Дизел горива	Мазути	Збирни капацитети*	Укупно
2008	73	-	3,924	2,715	10,131	-	111,850	128,620
2009	71	-	3,924	2,540	10,081	-	111,850	128,395
2010	66	-	3,892	2,160	7,820	-	133,470	147,342

Извор: Агенција за енергетику Републике Србије (АЕРС)

* У колони су дати износи који у табелама АЕРС нису опредељени ни за једну врсту горива

У 2008. години лиценцу за трговину нафтом и дериватима нафте на резервоарима имало је 25 привредних субјеката, у 2009. години 24 привредна субјекта а у 2010. години 18 привредних субјеката. У посматраном трогодишњем периоду, лиценциране капацитете су повећала Х привредна субјекта, у 2009. години лиценцу је изгубило Х привредних субјеката, а у 2010. години без лиценце је остало Х привредних субјеката.

Међу привредним субјектима који располажу лиценцираним резервоарима за трговину нафтом и дериватима нафте, убедљиво највећим капацитетима у све три посматране године располаже Х, који поседује око Х% укупно лиценцираних капацитета. Следи Х, који поседује нешто мање од Х% укупних капацитета. Резервоарске капацитете који прелазе 1.000 м3 у 2010. години имало је још свега Х привредних субјеката, док су Х привредних субјеката имали капацитете до 100 м3.

Табела 18. *Капацитети - трговина на резервоарима (м3), по привредним субјектима*

(подаци из Табеле 18. представљају заштићене податке)

Извор: Агенција за енергетику Републике Србије (АЕРС)

*Лиценце укинуте/трајно одузете: Х

3. Минимални технички услови за обављање промета нафте и деривата нафте

Минимални технички услови за обављање промета нафте и деривата нафте, дефинисани су, између осталог, следећим прописима:

- Правилником о минималним техничким условима за обављање промета робе и вршење услуга у промету робе („Службени гласник РС“ бр. 47/96, 22/97, 6/99, 99/05, 100/07 и 98/09),
- Правилником о условима у погледу стручног кадра и начину издавања и одузимања лиценце за обављање енергетских делатности ("Службени гласник РС", бр. 117/05, 40/06 и 44/06 - исправка) и касније
- Правилником о изменама и допунама Правилника о условима у погледу стручног кадра и начину издавања и одузимања лиценце за обављање енергетских делатности ("Службени гласник РС" бр. 44/2010).

Последњом изменом Правилника о минималним техничким условима за обављање промета робе и вршење услуга у промету робе из 2009. године, у члану 25. став 2. тачка 1. извршене су измене у погледу прописаних услова за обављање промета евро дизела. Поменутом одредбом, прописано је да је за складиштење евро дизела неопходно обезбедити најмање два једноделна резервоара, минималне појединачне запремине сваког резервоара од 500 м³, док је у претходном периоду било потребно обезбедити један или више резервоара минималне укупне запремине од 1000 м³. Такође, у члану 25а. став 3. наведеног акта, прописани су услови за обављање промета ТНГ (течни нафтни гас). Поменутом одредбом, прецизирано је да у складишту мора бити обезбеђен један или више резервоара минималне укупне запремине од 1000 м³.

Чланом 6. ст. 4. и 5. Правилника о изменама и допунама Правилника о условима у погледу стручног кадра и начину издавања и одузимања лиценце за обављање енергетских делатности прописани су услови за обављање енергетских делатности производње течног нафтног гаса и трговине течним нафтним гасом, односно утврђена је обавеза енергетског субјекта да достави доказ да располаже са резервоарским простором за течни нафтни гас квалитета у складу са стандардима СРПС Б.Х2.130, СРПС Б.Х2.132, СРПС Б.Х2.134 и СРПС ЕН 589, минималне укупне запремине од 3000 м³ у власништву или у закупу за период трајања лиценце.

О изменама и допунама наведених прописа Комисија је обавештена путем иницијативе учесника на тржишту. Подносиоци иницијативе су навели да ће увођење додатне обавезе, у виду повећања минималних (обавезних) капацитета за обављање енергетских делатности трговине евродизелом и течним нафтним гасом (ТНГ), за оне учеснике на тржишту који су пре измена правилника испуњавали услове за складиштење ових деривата, довести до немогућности законитог обављања делатности.

Приликом састанака које је Комисија обавила са представницима нафтних компанија, изражена је забринутост у погледу измена прописа којима се регулише минимум складишних капацитета за обављање трговине нафтним дериватима, посебно када су у питању евро дизел и ТНГ, наводећи да већина нафтних компанија данас своју пословну политику базира на ова два деривата, која су на режиму слободног увоза. Учесници на тржишту сматрају да су нови захтеви у погледу складишног простора нереални, посебно имајући у виду да трошкови изградње нових резервоарских капацитета за сваких додатних 1000 м³ износе око 2.000.000 евра.

4. Кретање промета на велико (и мало) нафтним дериватима

Податке о реализованој трговини на велико (и мало) нафтним дериватима, по врстама деривата и по учесницима на тржишту, Комисија је затражила од Републичког завода за статистику (РЗС). На захтев Комисије, РЗС је одговорио да не располаже подацима о количинама и класификацији деривата, већ само одређеним вредносним износима за позицију, односно робну групу, која се за 2011. годину зове у трговини на мало „моторна горива“, а у трговини на велико „чврста, течна и гасовита горива и мазива“, при чему се ови називи најчешће мењају сваке године, у зависности од међународне класификације производа која је у питању. Такође, РЗС се позвао на поглавље IX (чланове 45, 46, 47 и 48) Закона о званичној статистици („Сл. гласник РС“ бр. 104/2009) које је у целини посвећено заштити података и спречавању идентификације извештајних јединица, што значи да РЗС индивидуалне податке не сме даље дистрибуирати, осим уз посебне услове на основу поменутог Закона. Коначно, према наводима из дописа РЗС, добијени званични статистички резултати унутрашње трговине искључиво се користе у статистичке сврхе, у циљу поређења интензитета и величине агрегата (индикатора) у времену и простору, за унутрашње и међународно поређење, односно не могу се користити за процену или коначно утврђивање учешћа било којег привредног друштва за било коју територију или нивоа класификације делатности (ово и из разлога што иста привредна друштва нису сваке године извештајне јединице).

Једини извор података којима је Комисија располагала, у погледу структуре тржишта veleпродаје нафтних деривата, су подаци НИС-а и односе се на њихове процене о сопственом тржишном учешћу у овој фази прометног циклуса у 2009. и 2010. години.

Према достављеним подацима, учешће НИС-а у промету на велико нафтних деривата, збирно исказано, у обе године износи око X%. Посматрано по појединим нафтним дериватима овако изражено тржишно учешће варира, тако да у 2009. години за ТНГ оно износи око X%, за моторне бензине око X%, за Д2 око X% и за евро дизел око X%. У години која следи долази до смањења тржишног учешћа једино код ТНГ на око X%, док је обрнути тренд присутан код осталих врста нафтних деривата и то: моторни бензини и дизел гориво Д2 X% и евро дизел око X%.

5. Трговина на мало дериватима нафте и структура власништва

Трговина на мало нафтним дериватима подразумева трговину реализовану на станицама за снабдевање горивом моторних возила. Делатност трговине на мало нафтним дериватима у Србији обављају привредна друштва у власништву домаћих и иностраних компанија, чије су филијале регистроване у Србији.

Према подацима Агенције за енергетику, у 2006. години издато је укупно 35 лиценци, у 2007. години 196, у 2008. години 151 лиценца, у 2009. години 34 лиценце, у 2010. години 45 лиценци и у првих пет месеци 2011. године укупно 9 лиценци за трговину на мало на станицама за снабдевање горивом моторних возила, при чему је у периоду од 2006. године до јуна 2011. године укинута, односно привремено или трајно одузета 81 лиценца. У августу 2011. године, за делатност трговине на мало нафтним дериватима у Србији је било регистровано укупно 393 привредна субјекта.

Трговина на мало нафтним дериватима обавља се кроз развијену и разгранату мрежу бензинских станица на територији читаве Србије. Ову мрежу, поред НИС-а, чине и мреже

малопродајних ланаца великих светских и регионалних нафтних компанија, као што су: руски „Лукоил-Беопетрол“, аустријски „OMV Србија“, мађарски „Интермол“, грчки „Еко Serbia“, мрежа бензинских станица „AVIA“, као и мреже бензинских станица домаћих предузетника коју чине или појединачни објекти са робном марком трговца или независни ланци који имају између 10-20 бензинских станица као што су „Кнез Петрол“ (12 бензинских станица), „MB-GAS OIL“ (19 бензинских станица), „Еуро Петрол“ (14 бензинских станица) и сл¹⁶. Поједине нафтне компаније у Србији послују у систему франшизе, тако што своје већ изграђене објекте уступају примаоцу франшизе или брендирају појединачне објекте франшизаната који задржавају своју правну и економску самосталност (OMV, AVIA). Привредни субјекти који се у Србији баве прометом нафтних деривата остварују пословну сарадњу кроз струковна удружења, као што су Групација за промет нафте и нафтних деривата Привредне коморе Србије, Удружење нафтних компанија Србије (УНКС), Удружење власника приватних бензинских станица и сл.

Према подацима које је од учесника на тржишту прикупила Комисија, број бензинских станица у власништву пет највећих учесника на тржишту трговине на мало нафтним дериватима у периоду 2008-2010. година приказан је у следећој табели.

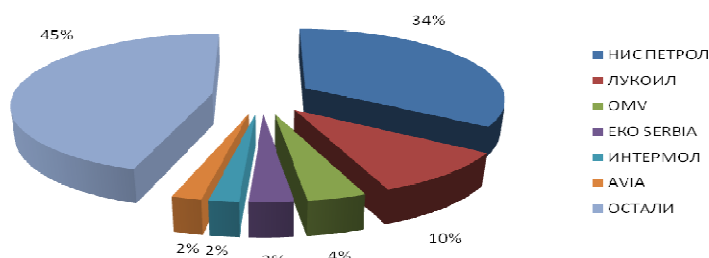
Табела 19. Број активних бензинских станица пет највећих учесника на тржишту трговине на мало нафтним дериватима, 2008-2010. година

Број активних бензинских станица	2008		2009		2010	
	јануар	децембар	јануар	децембар	јануар	децембар
НИС А.Д.	483	483	478	475	475	475
ЛУКОИЛ	149	137	135	135	134	134
ЕКО SERBIA	37	46	46	46	46	47
ИНТЕРМОЛ	22	27	28	33	33	33
OMV/објекти у франшизи	55	55	58	58	58	58
УКУПНО	746	748	745	747	746	747

Извор: Подаци учесника на тржишту

У 2008. години на територији Србије постојало је 1441 бензинских станица различите величине и садржаја, при чему су само у периоду 2006-2008. године изграђена 204 малопродајна објекта¹⁷. Структура бензинских станица по власништву у 2008. години приказана је на следећем дијаграму.

Дијаграм 6. Структура власништва бензинских станица (децембар 2008. године)



Извор: Уредба о утврђивању програма остваривања Стратегије развоја енергетике Републике Србије до 2015. године за период од 2007. до 2012. године

¹⁶ Подаци су преузети са званичне интернет презентације наведених учесника на тржишту и односе се на август месец 2011. године.

¹⁷ Уредба о утврђивању програма остваривања Стратегије развоја енергетике Републике Србије до 2015. године за период од 2007. го 2012. године („Сл. гласник РС“ бр. 17/2007, 73/2007, 99/2009 и 27/2010).

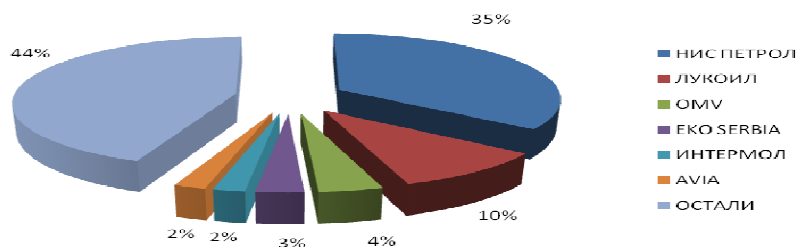
Прометни сегмент нафтне привреде је, према речима учесника на тржишту, данас изузетно конкурентан, посебно сегмент трговине на мало, захваљујући агресивнијем наступу већ присутних компанија у трговини на мало и њиховој тежњи за већим учешћем у трговини на велико. Компаније које су у последњих неколико година ушле на српско тржиште значајно су прошириле асортиман услуга, унапредили квалитет и визуелни идентитет малопродајних објеката. Са друге стране, већих инвестиција у проширење малопродајне мреже након 2008. године није било.

У току 2008. године и у првој половини 2009. године дошло је до сужавања мреже активних бензинских станица код два учесника на тржишту са појединачно највећим бројем бензинских станица (НИС и Лукоил), како услед привременог затварања постојећих објеката у циљу модернизације, тако и услед престанка функционалности појединих локација изазваних променама у трасама саобраћајница, док су други већи учесници на тржишту, попут OMV, Интермол и Еко Serbia, проширили своју малопродајну мрежу. У 2010. години, већи учесници на тржишту нису инвестирали у отварање нових малопродајних објеката. С обзиром на поменуте трендове, у децембру 2010. године укупан број бензинских станица које су се налазиле у власништву пет највећих малопродајних ланаца остао је приближно исти у поређењу са подацима из јануара 2008. године.

Тачан број активних бензинских станица у децембру 2010. године је веома тешко утврдити, с обзиром на учестале промене њиховог броја услед отварања нових, на све атрактивнијим локацијама, односно затварања постојећих објеката на дужи или краћи рок (услед модернизације), али и услед трајног престанка функционисања.

С обзиром на наведено, на територији Србије данас постоји (најмање) 1350 малопродајних објеката на којима се продају нафтни деривати. Удео највећих малопродајних ланаца у структури власништва укупног броја бензинских станица на крају 2010. године, приказан је на следећем дијаграму,

Дијаграм 7. Структура власништва бензинских станица (децембар 2010. године)



Извор: Подаци (и процене) учесника на тржишту. Податак о броју бензинских станица са брендом AVIA преузет је са сајта www.avia.rs

У сегменту трговине на мало нафтним дериватима, учесник на тржишту са највећим бројем бензинских станица је НИС, са 475 активних бензинских станица у децембру 2010. године, односно око 35% од њиховог укупног броја. Лукоил, са 134 активне бензинске станице заузима око 10%, док преостали учесници на тржишту појединачно не прелазе 4% од укупног броја бензинских станица.

Број бензинских станица (без локације, капацитета и томе слично) и процена тржишног учешћа по том критеријуму, ипак не одсликава стварну слику тржишне снаге појединих учесника на тржишту, већ по мишљењу Комисије, реалну слику дају подаци о оствареном промету нафтних деривата и тржишно учешће одређено по том критеријуму.

Претпоставка је да би удео НИС-а у укупном промету деривата (и приходима од продаје) могао бити нешто нижи него што то показује број бензинских станица, с обзиром на већу ефикасност појединих конкурентских нафтних компанија, посматрану кроз величину и локацију продајних објеката и асортиман пратећих услуга и мерену показатељима о просечном промету по бензинској станици. Према подацима којима је располагала Комисија, просечан промет по бензинској станици, код појединих учесника на тржишту је и до X пута већи од просечног промета на НИС-овим бензинским станицама. Поузданим подацима о укупном промету деривата и укупним приходима од продаје деривата на тржишту Републике Србије нисмо располагали, те прецизан удео X и других учесника на тржишту у промету на мало нафтних деривата није било могуће одредити.

Попут одређивања тржишног учешћа у промету на велико нафтних деривата, Комисија се и у сегменту малопродаје могла руководити искључиво достављеним подацима и проценама НИС-а о сопственом тржишном учешћу у овој фази прометног циклуса у 2009. и 2010. години.

Према овим подацима и проценама учешће НИС-а у промету на мало збирно исказано у обе посматране године је практично непромењено и износи око X%. Посматрано по појединим типовима нафтних деривата, овако изражено тржишно учешће варира, тако да у 2009. години за ТНГ оно износи око X%, за моторне бензине око X%, за Д2 X% и за евро дизел око X%. У години која следи, када су у питању моторни бензини и Д2 ово учешће је непромењено, док код већине осталих типова нафтних деривата оно показује благи раст и то код ТНГ на око X%, а код евро дизела на око X%.

6. Формирање veleпродајне и малопродајне цене нафтних деривата

Због потребе да се превазиђу последице санкција и ратних разарања на нафтну привреду, Влада Републике Србије је 2001. године донела Уредбу о ценама сирове нафте и деривата нафте ("Сл. гласник РС", бр. 22/2001) и Уредбу о посебним условима и начину увоза, прераде, дистрибуције и промета нафте, односно деривата нафте („Службени гласник РС”, бр. 16/2001 и 23/2001), којима се у транзиционом периоду контролишу цене нафте и деривата нафте.

Обе уредбе су током времена претрпеле измене и допуне. Уредба о ценама сирове нафте и деривата нафте замењена је Уредбом о ценама деривата нафте ("Сл. гласник РС", бр. 42/2005, 111/2005, 77/2006, 5/2009, 84/2009 и 24/2010), а Уредба о посебним условима и начину увоза, прераде, дистрибуције и промета нафте, односно деривата нафте, Уредбом о условима и начину увоза и прераде нафте, односно деривата нафте („Сл. гласник РС“ бр. 92/07 и 93/07-испр.).

До 31.12.2010. године, veleпродајне и малопродајне цене нафтних деривата биле су одређене Уредбом о ценама деривата нафте. Овом уредбом биле су одређене највише произвођачке цене основних деривата нафте без фискалних дажбина, трошкови промета основних деривата нафте без фискалних дажбина (5,00 дин/лит) и највише цене основних деривата нафте без фискалних дажбина (малопродајне цене). Уредба се односила на

следеће основне деривате нафте: безоловни моторни бензин – регулар БМБ 92, безоловни моторни бензин – ЕВРО премијум БМБ 95, моторни бензин МБ 95, моторни бензин БМБ 95, дизел горива Д1 и Д2, ЕКО 350 дизел, ЕКО 50 дизел, ЕВРО дизел и уље за ложење ЕЛ.

Уредба о ценама деривата нафте није обухватала течни нафтни гас, чије су се veleпродајне и малопродајне цене слободно формирале на тржишту. Међутим, анализа испитивања услова конкуренције на тржишту течног нафтног гаса, коју је Комисија спровела у периоду март-новембар 2009. године, показала је да су како veleпродајне тако и малопродајне цене овог деривата усклађене са ценом НИС-а, као највећег добављача течним нафтним гасом у том периоду.

6.1. Формирање veleпродајне цене нафтних деривата

Уредба о ценама деривата нафте прописивала је највише veleпродајне цене основних деривата нафте без фискалних дажбина (акциза и ПДВ). Највише veleпродајне цене основних деривата нафте биле су највише произвођачке цене основних деривата нафте одређене Уредбом.

Највише произвођачке цене основних деривата нафте одређивале су се на основу укупне цене нафте изражене у УСД и просечног продајног курса УСД Народне банке Србије за период од дана њиховог утврђивања, односно од дана последње промене највиших произвођачких цена основних деривата нафте. Укупна цена нафте се одређивала на основу просечне средње котацијске цене сирове нафте типа URAL (RCMB) према подацима из "Platts Crude Oil Assessments" (Cn), увећане за трошкове рафинеријске прераде (Cp) и трошкове увоза (Ct), према следећој формули:

$$C=Cn+Cp+Ct$$

где је:

Cn - просечна средња котацијска цена за један барел сирове нафте типа URAL (RCMB) за период од дана утврђивања, односно од дана последње промене највиших произвођачких цена основних деривата нафте;

Cp – цена рафинеријске прераде која износи 5,3352 УСД за један барел сирове нафте типа URAL (RCMB);

Ct – трошкови увоза сирове нафте који износе 2,35 УСД за један барел.

Промена, односно усклађивање највиших произвођачких цена основних деривата нафте вршено је када се укупна цена нафте промени за више од 3,5% у односу на укупну цену нафте на основу које су одређене постојеће највише произвођачке цене, ако је од последње промене, односно усклађивања, протекло више од 30 дана¹⁸, и то за исти проценат за који је промењена укупна цена нафте. У року од 7 дана од дана стицања услова за усклађивање цена, министарство надлежно за послове енергетике, по прибављеној сагласности министарства надлежног за послове трговине и министарства надлежног за послове финансија, вршило је усклађивање највиших произвођачких цена основних деривата нафте и највиших цена основних деривата нафте, у складу са Уредбом. Акт о промени, односно усклађивању цена објављивао се у Службеном гласнику РС.

¹⁸ Овај рок првобитно је износио 15 дана.

Продаја основних деривата нафте другим учесницима на тржишту од стране произвођача, (трговина на велико) вршена је по ценама које нису могле бити веће од највиших произвођачких цена утврђених у складу са Уредбом, увећаних за износ фискалних дажбина. То практично значи да разлике између произвођачке и рафинеријске, а самим тим и veleпродајне цене није ни било, услед чињенице да су потенцијални купци нафтне деривате могли да купе по ценама из Уредбе на паритету Fco рафинерија (на капији рафинерије).

Према подацима које је доставио НИС, veleпродајне цене моторних бензина и уља за ложење формирале су се у складу са ценама које је прописивала Уредба. Veleпродајне цене дизел горива Д2 и евро дизел формирале су се према формулама цена на основу пословне политике НИС-а, али нису могле бити више од цена прописаних Уредбом. Од када је у 2005. години либерализован увоз евро дизела, цене овог деривата на домаћем тржишту су се формирале на бази тзв. увозног паритета.

Рафинеријска цена више не егзистира у калкулацијама veleпродајне цене, већ се обрачун искључиво врши на бази трансферне цене. XXX

6.2. Формирање малопродајне цене нафтних деривата

Посебну пажњу Комисија је обратила на формирање малопродајних цена од стране НИС-а из разлога вертикалне интегрисаности ове компаније и њеног положаја на тржишту, који је у многим сегментима овог тржишта доминантан. У наставку је приказан начин формирања малопродајних цена НИС-а у периоду до 2010. године и након тога, услед промене у методологији обрачуна.

Што се тиче начина на који други учесници на тржишту формирају малопродајне цене, присутна је јединствена методологија. Цена се формира тако што се на набавну (veleпродајну или увозну) цену додају маржа и прописани износ акциза и ПДВ-а.

6.2.1. Формирање малопродајне цене до 2010. године

Према Уредби о ценама деривата нафте, цене основних деривата нафте који се продају ради даље продаје или се испоручују великим потрошачима, нису могле бити веће од највиших цена основних деривата нафте утврђених у складу са Уредбом, увећаним за износ фискалних дажбина. Трошкови промета основних деривата нафте (малопродајна маржа) били су такође прописани Уредбом и износили су 5,00 дин/лит без фискалних дажбина.¹⁹

У наведеном периоду, малопродајне цене нафтних деривата НИС је формирао према следећој формули:

$$\begin{array}{c} \text{Рафинеријска цена} \\ + \\ \text{Акциза} \\ = \\ \text{Набавна цена} \end{array}$$

¹⁹ Признати трошкови промета нису мењани током трајања Уредбе.

$$\begin{aligned}
 &+ \\
 &\text{Маржа (признати трошкови промета од 5 дин/лит)} \\
 &= \\
 &\text{Малопродајна цена без ПДВ} \\
 &+ \\
 &\text{ПДВ (18\%)} \\
 &= \\
 &\text{Малопродајна цена}
 \end{aligned}$$

Остали учесници на тржишту су на набавну (велепродајну или увозну) цену могли да зарачунају маржу у максималном износу од 5 динара по литру без ПДВ-а.

6.2.2. Формирање малопродајне цене у 2010. години

НИС је током 2010. године променио методологију формирања малопродајних цена и она се данас формира на следећи начин:

$$\begin{aligned}
 &X \\
 &+ \\
 &X \\
 &+ \\
 &X \\
 &= \\
 &\text{Продајна цена без акцизе и ПДВ} \\
 &+ \\
 &\text{Акциза} \\
 &= \\
 &\text{Основица за порез} \\
 &+ \\
 &\text{ПДВ (18\%)} \\
 &= \\
 &\text{Малопродајна цена}
 \end{aligned}$$

Остали учесници на тржишту су и у овом периоду на исту основицу могли да зарачунавају маржу у максималном износу од 5 динара по литру без ПДВ-а.

Средином августа 2010. године НИС први пут уводи диференциране цене на бензинским станицама, у складу са почетком имплементације Пилот пројекта диференцираних малопродајних цена. Пројекат је трајао X дана, након чега су сагледани резултати и на бази тога донета је одлука да се пређе на локално формирање малопродајних цена на микро тржиштима. Први талас имплементације диференцираних цена на микро тржиштима започео је у новембру 2010. године и то на X микро тржишту региона X, док се од марта 2011. године политика диференцираних цена на микро тржиштима примењује на свим бензинским станицама НИС-а. На дефинисање типова цена на формираним микро тржиштима утичу малопродајне цене конкуренције, интензитет конкуренције, значај путних праваца и густина саобраћаја.

Према подацима добијеним од НИС-а, конкуренти данас такође примењују политику диференцираних цена и то чак на територији истих градских општина, пре свега код деривата као што су евро дизел и ТНГ.

V ПРИКАЗ ТРЖИШНИХ КРЕТАЊА У ПЕРИОДУ 2008-2010. ГОДИНА

Закључци садржани у овом делу извештаја односе се на пет највећих учесника на тржишту малопродаје нафтних деривата – „НИС а.д.“, „Лукоил-Беопетрол“, „ОМВ Србија“, „Интермол“ и „Eko Serbia“.

Подаци на основу којих су закључци изведени прикупљени су искључиво од односних учесника на тржишту, тако што су им у месечним интервалима упућивани захтеви за достављање података, са унапред припремљеним табелама које је требало попунити. Иако су захтеви за достављање података и све припадајуће табеле били веома прецизно сачињени, поједини учесници на тржишту су тек након неколико ургенција поступали према упутству, а неки ни након тога.

Шароликост достављених података у великој мери одражава начин на који учесници на тржишту поједине податке исказују у својим књиговодственим извештајима, што је у старту ограничило упоредивост тих података. Међутим, чак и ако би се пошло од претпоставке да су сви учесници на тржишту податке достављали на униформан начин, према мишљењу самих учесника на тржишту веродостојно поређење не би било могуће. Ово се посебно односи на поређење у оквиру појединих трошковних категорија, као и на нивоу укупних трошкова пословања бензинских станица.

Имајући у виду да је анализу било могуће извршити само на основу података који су документовани и упоредиви, у анализи података које су доставили учесници на тржишту се пошло од следећих претпоставки:

- Сви подаци о ценама и приходима/трошковима су исказани са фискалним дажбама (акциза и ПДВ), или без фискалних дажбина. Ова претпоставка је посебно значајна, имајући у виду да је приходе и трошкове, као и цене, једино могуће поредити уколико су исказани на униформан начин.
- Исказани подаци о промету и приходима односе се само на трговину на мало нафтним дериватима. Ова претпоставка је значајна с обзиром на то да су поједини учесници на тржишту на састанку напоменули да су у промет укључили и трговину на велико, али када им је затражено да доставе податке о истој, како би се искључили из укупног промета, они то нису учинили. Према наводима представника Х и Х, у укупном промету трговина на велико учествује са око 20-25% а трговина на мало са око 75-80%.
- Исказани подаци о трошковима пословања бензинских станица односе се само на трошкове мреже и представљају укупне трошкове пословања бензинских станица. Ова претпоставка је посебно важна, јер су поједини учесници на тржишту (Х и Х) навели да исказани трошкови не представљају укупне трошкове бензинских станица, већ исте треба увећати и до 50%, како би се обухватили трошкови режије које је било немогуће алоцирати на мрежу. Како се овде радило о проценама учесника на тржишту које нису документоване, наведени податак није узет у обзир.
- Код података које је доставио НИС пошло се од претпоставке да је промет свих деривата исказан у литрима, иако је промет појединих деривата – ТНГ боце, мазива - исказан у килограмима, с обзиром на то да НИС није извршио конверзију. Ова претпоставка је заснована на чињеници да деривати чији је промет исказан у

килограмима чине занемарљиво мали део укупних прихода од продаје деривата (1-2%), те се сматрало да не може битно умањити квалитет резултата.

- Просечне вредности прихода, трошкова и промета на годишњем нивоу исказане су узимајући у обзир просечан број бензинских станица које је сваки учесник на тржишту имао у појединим годинама. Просечан број бензинских станица израчунат је као проста аритметичка средина броја бензинских станица за сваки месец, према прегледу који су доставили учесници на тржишту, у недостатку прецизнијих података, те отуд могућа одступања од стварних просечних износа по овим категоријама. На састанку са представницима УНКС употребљен је термин „просечна бензинска станица“. Међутим, до самог краја анализе овај термин није прецизиран.

1. Анализа прихода и трошкова

Код свих посматраних учесника на тржишту, изузев X, током трогодишњег периода и посматрано на годишњем нивоу укупни приходи бензинских станица, исказани као збир прихода од продаје деривата и прихода од пратећих делатности (ресторана, перионица, продавница и аутосервиса) били су довољни да покрију укупне трошкове бензинских станица, исказане као збир набавне вредности продатих деривата и трошкова пословања бензинских станица (зараде, амортизација, логистика, материјал, таксе, одржавање и сл.). У случају X, у целом посматраном периоду укупни трошкови су премашивали укупне приходе, што је објашњено XX.

Приходи од продаје деривата су код појединих учесника на тржишту у одређеним годинама (X) били довољни да покрију укупне трошкове бензинских станица²⁰. Са друге стране, код X, приходи од пратећих делатности били су довољни да покрију трошкове пословања бензинских станица у свим посматраним годинама²¹.

Посматрано по категоријама бензинских станица, највиши приходи од пратећих делатности остварени су на бензинским станицама на аутопуту и магистралном путу.

1.1. Укупни приходи

Приходи од продаје деривата чине око 90-95% укупних прихода, док преосталих 5-10% чине приходи од пратећих делатности. Удео прихода од продаје деривата у укупним приходима нешто је већи код X (око X%) и X (око X%), док већа заступљеност прихода од пратећих делатности у укупним приходима одговара учесницима на тржишту који имају већи број бензинских станица на аутопуту и магистралном путу у односу на укупан број бензинских станица (XX). Код ових учесника на тржишту удео прихода од пратећих делатности у укупним приходима креће се око 10%.

Посматрано по категоријама бензинских станица, највећи удео прихода од пратећих делатности у укупним приходима присутан је на бензинским станицама на аутопуту и он износи између 10% и 20%.

²⁰ Достављени збирни подаци на годишњем нивоу се нису подударали увек и у потпуности са достављеним подацима на месечном нивоу и њиховом сумом по појединим годинама. Примера ради, уколико се посматрају месечни подаци, X су у целом посматраном периоду приходима од продаје деривата покривали укупне трошкове бензинских станица.

²¹ Овај податак треба узети са резервом, с обзиром на усмене изјаве представника X да исказани трошкови не представљају укупне трошкове пословања бензинских станица, већ да их треба увећати за до X%.

Код свих учесника на тржишту присутно је смањење удела прихода од продаје и самим тим повећање удела прихода од пратећих делатности у укупним приходима из године у годину.

1.1.1. Приходи од продаје

а) Укупни приходи од продаје

Приходи од продаје деривата код свих посматраних учесника на тржишту имају растући тренд у посматраном трогодишњем периоду. Х и Х су остварили су пораст прихода од продаје у свакој посматраној години, док су Х и Х имали извешан пад прихода од продаје у 2009. години, да би затим у 2010. години дошло до њиховог опоравка, тако да они премашују ниво остварен у 2008. години.

Дијаграм 8. *Приходи од продаје деривата (у РСД), 2008-2010.*

(подаци из Дијаграма 8. представљају заштићене податке)

Највеће повећање прихода од продаје у 2010. у односу на 2008. годину остварили су Х (око 60%) и Х (око 30%), а најмање Х и Х (2-3%). У односу на 2009. годину, значајније повећање прихода од продаје остварили су Х, Х и Х (20 до 25%), док је најмање повећање прихода од продаје имао Х (око 8%). Од учесника на тржишту који су у 2009. години исказали смањење прихода од продаје, предњачио је Х чији су приходи од продаје у 2009. години смањени за око 10%, код Х и Х је то смањење је износило 6-8 %.

Сви учесници на тржишту остварили су повећање укупних прихода од продаје у трогодишњем периоду на градским бензинским станицама. Највеће повећање укупних прихода од продаје остварили су Х и Х (35-65%), а најмање Х и Х (око 5%). На аутопуту, највеће повећање укупних прихода од продаје остварили су Х и Х (45-75%), а најмање Х (око 1%), док је Х остварио смањење укупних прихода од продаје за око 5%. На магистралном путу, највеће повећање прихода од продаје остварили су Х, Х и Х (и до 200%), док су смањење прихода од продаје остварили Х и Х (око 5%). На сеоским бензинским станицама остварен је пораст укупних прихода од продаје од 5 до 15%.

б) Просечни приходи од продаје (приходи од продаје по бензинској станици)

Просечни приходи од продаје су повећани у трогодишњем периоду код свих посматраних учесника на тржишту, осим код Х, где су смањени за око 3%. Највеће повећање просечних прихода од продаје имали су Х и Х (око 30%), код Х је повећање износило око 10% а најмање је просечне приходе од продаје повећао Х (око 5%).

Просечни приходи од продаје деривата су у целом посматраном периоду убедљиво највећи били код Х, следе Х и Х, код којих су забележене приближне вредности, а најмањи су били код Х. У 2010. години, примера ради, просечни приходи од продаје деривата на Х бензинским станицама били су Х пута већи него на бензинским станицама Х.

Дијаграм 9. Просечни приходи од продаје деривата (у РСД), 2008-2010

(подаци из Дијаграма 9. представљају заштићене податке)

На градским бензинским станицама повећање просечних прихода од продаје остварили су сви учесници на тржишту осим Х (смањење за око 5%), при чему је најмање повећање имао Х (око 10%), а највеће Х (око 25%). На аутопуту смањење просечних прихода од продаје имали су Х и Х (5-10%), док је Х повећао просечне приходе од продаје за око 45%, а Х за око 25%. На магистралном путу просечне приходе од продаје повећали су Х (око 40%) и Х (око 2%), док је на селу остварено повећање просечних прихода од продаје за око 15%.

ц) Кретање прихода од продаје по дериватима

Порасту укупних и просечних прихода од продаје у трогодишњем периоду највише је допринело значајно повећање прихода од продаје евро дизела, који су код појединих учесника на тржишту готово удвостручени у односу на почетак посматраног периода. Највеће повећање прихода од продаје евро дизела остварили су Х и Х (80- 90%), док је најмање повећање остварио Х (око 30%). ХХХ

Приходи од продаје БМБ95 увећани су у трогодишњем периоду код свих учесника на тржишту и то најмање код Х (око 10%), а највише код Х (око 70%), док су приходи од продаје Д2 смањени и до 35%, код свих осим код Х, који је остварио повећање прихода од продаје Д2 за око 15%.

Приходи од продаје ТНГ су значајно повећани у посматраном периоду, код неких учесника на тржишту и преко шест пута (Х), али с обзиром на малу почетну основицу, они код већине учесника на тржишту и даље не дају значајнији допринос укупним приходима од продаје. Једино је Х забележио пад прихода од продаје ТНГ у посматраном периоду за око 15%.

д) Удео прихода од продаје појединачних деривата у укупним приходима од продаје

Посматрано према уделу у укупно реализованим приходима од продаје у 2010. години, код три од пет учесника на тржишту доминира евро дизел, чији се удео креће од 25-45%. Д2 и даље даје највећи допринос приходима од продаје код Х и Х (око 30%), док се код преосталих учесника на тржишту удео Д2 креће између 10-15%. Удео прихода од продаје БМБ95 у укупним приходима од продаје деривата је нешто уједначенији и креће се између 20- 30%. Удео ТНГ-а је занемарљив код Х (свега око 3 %), док се код осталих учесника на тржишту креће око 10%, а код Х и до 15%²². Са друге стране, удео моторног бензина МБ95, који се повлачи са тржишта је и даље висок код Х и Х (око 10%), док се код осталих учесника на тржишту креће око 5%.

Са повећањем прихода од продаје евро дизела и БМБ95 њихов удео у укупним приходима од продаје је растао код свих учесника на тржишту. Евро дизел је у 2009. години заменио еко дизел, који је у 2010. години практично повучен из промета. Такође, постоји општи тренд конверзије потрошње Д2 у еводизел, који је битно скупљи од Д2, са једне стране и МБ95 у БМБ95, са друге стране.

²² Значајан удео ТНГ-а у приходима од продаје и промету код Х објашњен је тиме што ХХ

Услед ових тенденција, деривати које је током целог посматраног периода производио НИС и који су се могли набавити искључиво од НИС-а (МБ95, БМБ95 и Д2), заједно посматрано, смањивали су из године у годину свој удео у приходима од продаје, тако да он данас износи између 40% и 70%. Примера ради, у 2008. години ова три деривата чинила су између 50% и 80% укупних прихода од продаје.

Посматрано према категоријама бензинских станица, код свих учесника на тржишту на аутопуту преовлађују приходи од продаје евро дизела, где њихов удео у укупним приходима од продаје досеже до 55% (X). Са друге стране, Д2 доминира на селу где његов удео износи између 40-50% укупних прихода од продаје. Приходи од продаје ТНГ-а нешто су мање заступљени у укупним приходима од продаје на аутопуту (2-9%), а нешто више у граду (10-15%)²³ и на магистралном путу (до 30%), док је удео БМБ95 релативно уједначен на свим категоријама бензинских станица (20-30%).

1.1.2. Приходи од пратећих делатности

Приходи од пратећих делатности су разврстани у четири категорије: приходи од продаје пратећег асортимана (продавнице), приходи од ресторана, приходи од периферије и приходи од аутосервиса.

У укупним приходима од пратећих делатности доминирају приходи од продаје пратећег асортимана, који чине и до 99% ових прихода (X и X). Удео прихода од продаје пратећег асортимана значајно је мањи код X (45%) и X (70-75%), док код X тај удео износи око 90%.

Приходи од ресторана чине и до 50% прихода од пратећих делатности (X), при чему су они најизраженији на бензинским станицама на аутопуту и делимично на магистралном путу, док су најмањи у граду.

Приходи од периферије исказани су само за градске бензинске станице код свих учесника на тржишту осим код X, који је приходе од периферије исказао и на магистралном путу. Удео прихода од периферије у укупним приходима од пратећих делатности стога је веома мали, није значајније варирао током посматраног периода и износио је између 1-3% код X, док је код X потпуно занемарљив. Приходе од аутосервиса исказали су само X и X, и то на бензинским станицама у граду, и они су занемарљиви.

Дијаграм 10. *Приходи од пратећих делатности (у РСД), 2008-2010*

(подаци из Дијаграма 10. представљају заштићене податке)

Приходи од пратећих делатности имали су током посматраног трогодишњег периода растући тренд код свих учесника на тржишту. Приходи од пратећих делатности највише су повећани код X и X (60-65%), а најмање код X и X (15- 20%). Током целог посматраног периода, укупни приходи од пратећих делатности били су највећи код X, а најмањи код X и X, код којих су практично изједначени.

²³ Изузетак је X, код кога овај удео износи X%.

Дијаграм 11. *Просечни приходи од пратећих делатности (у РСД), 2008-2010*

(подаци из Дијаграма 11. представљају заштићене податке)

Просечни приходи од пратећих делатности (приходи од пратећих делатности по бензинској станици) такође су имали растући тренд код свих учесника на тржишту. Просечни приходи од пратећих делатности највише су повећани код Х (око 55%) и Х (око 45%) а најмање код Х (око 10%). Просечни приходи од пратећих делатности током целог посматраног периода били су убедљиво највећи код Х, следе Х и Х, а најмањи су били код Х и Х. Разлике у висини просечних прихода од пратећих делатности између појединих учесника на тржишту могу се објаснити величином објекта, њиховом локацијом и пратећим садржајем, што се индиректно одражава и на разлике у уделу прихода од пратећих делатности у укупним приходима бензинских станица код ових учесника на тржишту.

1.2. Укупни трошкови

Укупни трошкови бензинских станица исказани су као збир набавне вредности продате робе и оперативних трошкова бензинских станица.

Набавна вредност продатих деривата чини између 90% и 95% укупних трошкова бензинских станица, док преосталих 5-10% чине оперативни трошкови (зараде, амортизација, логистика, материјал, таксе и сл.). Удео набавне вредности у укупним трошковима нешто је мањи код Х и у 2010. години износио је 80%.

С обзиром на преовлађујући удео набавне вредности продате робе у укупним трошковима, крива укупних трошкова код свих учесника на тржишту пратила је тренд криве набавне вредности. Промене у оперативним трошковима из месеца у месец, односно из године у годину, ма колико велике биле, нису могле значајније утицати на тренд укупних трошкова.

Посматрано по категоријама бензинских станица, највећи удео трошкова пословања у укупним трошковима исказан је на аутопуту и у 2010. години износио је од 8% (Х) до 23% (Х), а најмањи на градским бензинским станицама и он је у 2010. години износио од 5% (Х) до 15% (Х).

1.2.1. Набавна вредност продате робе

Набавна вредност продате робе имала је у посматраном периоду растући тренд код свих учесника на тржишту. Набавна вредност је у трогодишњем периоду повећана најмање код Х (око 2%), код Х и Х је она повећана за око 10%, код Х за око 25%, а највише је повећана код Х (око 50%).

Сви учесници на тржишту остварили су повећање набавне вредности продате робе у 2010. години у односу на 2009. годину. Најмање повећање набавне вредности остварио је Х (око 15%), док су преостали учесници на тржишту имали готово уједначено повећање набавне вредности од око 20%. Повећање набавне вредности продате робе у овом периоду остварено је пре свега захваљујући повећању набавних цена за 20% до чак 50% код појединих учесника на тржишту, али не и продатих количина, које су код већине учесника на тржишту у посматраном периоду смањене или су се задржале на нивоу из 2009. године.

У 2009. у односу на 2008. годину три од пет учесника на тржишту забележила су смањење набавне вредности продате робе од 10-15% (X, X и X), док су X и X остварили повећање набавне вредности од 5%, односно 25%. Повећање набавне вредности код X у посматраном периоду може се великим делом објаснити повећањем промета за око 15%, односно за око 40%, услед повећања броја бензинских станица X, док су набавне цене биле и до 30% ниже него у 2008. години (за ТНГ).

1.2.2. Оперативни трошкови

Трошкови пословања бензинских станица имали су растући тренд у посматраном трогодишњем периоду код свих учесника на тржишту осим код X, где су незнатно смањени (око 2%). Највеће повећање трошкова пословања остварили су X и X (око 55%), X је забележио пораст трошкова за 25%, док су трошкови најмање повећани код X (око 2%).

Трошкови пословања повећани су код свих учесника на тржишту у 2009. години у односу на 2008. годину, и то у распону од око 5% (X) до око 35% (X). У 2010. години поједини учесници на тржишту смањили су трошкове пословања (X, X и X) и то од 3% (X) до 15% (X), што је код ових учесника на тржишту произвело нешто мање повећање трошкова у односу на базни период.

Просечни трошкови пословања (трошкови пословања по бензинској станици) у трогодишњем периоду повећани су код свих учесника на тржишту осим код X, где су смањени за око 3%. Просечни трошкови су најмање повећани код X (око 5%), а највише код X (око 60%).

Дијаграм 12. Просечни трошкови пословања (у РСД), 2008-2010

(подаци из Дијаграма 12. представљају заштићене податке)

Просечни трошкови пословања су током целог посматраног периода највећи били код X, а најмањи су били код X. Разлике у висини просечних трошкова пословања могле би се објаснити величином објеката и њиховим садржајем, локацијом, бројем запослених, радним временом, инвестицијама и сл.

У оперативним трошковима бензинских станица код већине учесника на тржишту доминирају трошкови зарада, који износе и до 60% оперативних трошкова. Међу преосталим категоријама трошкова значајно је учешће трошкова амортизације, које такође варира између учесника на тржишту и у 2010. години се креће од 10% до 25%. Трошкови логистике (складиштење, транспорт, манипулација) показују различите трендове код различитих учесника на тржишту, што пре свега зависи од начина исказивања ових трошкова, као и услед чињенице да су поједини учесници на тржишту трошкове логистике исказали као зависне трошкове набавке и укључили у набавну вредност продате робе (X, X). Код учесника на тржишту који су трошкове логистике посебно исказали, они су у 2010. години достизали удео чак до 30%. XXX

2. Анализа промета

У посматраном трогодишњем периоду пад укупног промета забележен је код Х и Х, док су Х, Х и Х остварили раст промета у односу на 2008. годину. Повећање промета појединих учесника на тржишту остварено је у 2009. години, док су у 2010. години сви учесници на тржишту, изузев Х, имали пад промета, или се он задржао на нивоу из претходне, 2009. године.

У трогодишњем периоду укупан промет највише је повећан код Х (око 40%), при чему је целокупно повећање промета остварено у 2009. години, док се у 2010. години промет задржао на нивоу из претходне године. Укупан промет повећан је још и код Х и то за око 15%, при чему је повећање промета остварено у 2009. години, док је у 2010. промет смањен за Х%. Х је повећао укупан промет за око 2% у трогодишњем периоду, при чему је повећање промета од око 4% остварено у 2010. години, док је у 2009. години у односу на 2008. годину промет смањен за око 2%. Х и Х остварили су пад укупног промета и то за око 10%, односно око 15% у трогодишњем периоду, при чему је код Х највећи пад промета остварен у 2009. години (10%), док је код Х промет смањен највише у 2010. години и то за скоро 15%.

Дијаграм 13. *Укупан промет (у литрима), 2008-2010*

(подаци из Дијаграма 13. представљају заштићене податке)

Просечан промет (промет по бензинској станици) имао је нешто другачији тренд код свих учесника на тржишту. У трогодишњем периоду, просечан промет повећан је код Х (10-15%), док су преостали учесници на тржишту имали пад просечног промета од 5% -20% .

Уколико се посматра кретање просечног промета из године у годину, у 2010. години је само Х остварио раст просечног промета за око 5% у односу на 2009. годину, док су сви остали учесници на тржишту имали пад просечног промета и до 15%. Ситуација је била нешто боља у 2009. години, где су три од пет учесника на тржишту исказала пораст просечног промета од 5-15%, док су смањење просечног промета имали Х и Х (око 10%).

Дијаграм 14. *Просечан промет (у литрима), 2008-2010*

(подаци из Дијаграма 14. представљају заштићене податке)

Разлике у кретању укупног и просечног промета код појединих учесника на тржишту могу се делимично објаснити променом броја бензинских станица, односно отварањем нових објеката (и затварањем постојећих). Примера ради, Х је остварио повећање укупног промета за око 40% у трогодишњем периоду, при чему је сво повећање промета остварено у 2009. години, док је у истом периоду број бензинских станица повећан за око Х%. Стагнација укупног промета у 2010. години у односу на 2009. годину код овог учесника на тржишту могла би се барем делимично објаснити непромењеним бројем бензинских станица у том периоду. Са друге стране, просечан промет, односно промет по бензинској станици, је код Х у трогодишњем периоду опао за око 5%. Код Х је ситуација нешто другачија. Иако су и укупан и просечан промет у паду током целог посматраног периода, укупан промет је смањен више него просечан промет, уз ХХ

Посматрано по категоријама бензинских станица, једино је Х остварио повећање укупног промета на све три категорије станица на којима послује (град, аутопут, магистрални пут) и то најмање на аутопуту (око 5%) а највише на магистралном путу (око 120%). Истовремено, Х је остварио повећање просечног промета само у граду, док је на аутопуту и на магистралном путу остварио пад просечног промета. Х је остварио повећање укупног промета једино на аутопуту (око 45%), а повећање просечног промета на свим категоријама бензинских станица осим на селу. Х је остварио повећање укупног промета на аутопуту, између 15-20%, док је повећање просечног промета остварено у граду (око 10%), на аутопуту је просечан промет остао непромењен, а на магистралном путу је опао за око 15%. Х и Х су на свим категоријама бензинских станица имали пад укупног и просечног промета.

На градским бензинским станицама повећање укупног промета остварили су Х (око 40%) и Х (око 20%), Х је свој укупан промет задржао на нивоу из 2008. године док су Х и Х смањили укупан промет за 10%, односно за око 15%. Просечан промет повећан је у трогодишњем периоду код Х (око 5%), Х и Х (око 10%), а смањен код Х и Х између 5-20%.

На аутопуту су повећање укупног промета остварили Х од 5-45%, док су Х смањили укупан промет за око 20%. Просечан промет повећан је у трогодишњем периоду само код Х (око 20%), код Х је остао непромењен, док је код осталих учесника на тржишту смањен и до 20%.

На магистралном путу, једино је Х остварио повећање укупног промета и то за око 120%, док је просечан промет смањен за око 10%. Х је у 2010. години имао укупан промет на нивоу из 2008. године и остварио повећање просечног промета за око 30%. Остали учесници на тржишту остварили су смањење укупног промета од 7-25% и смањење просечног промета од 20-25% .

На бензинским станицама у селу и на приградским бензинским станицама остварен је пад укупног и просечног промета. На сеоским бензинским станицама укупан и просечан промет смањени су за 1-10%. На приградским бензинским станицама је остварен пад како укупног тако и просечног промета за око 20%.

Посматрано **према заступљености појединих типова деривата** у промету на посматраним категоријама бензинских станица, може се извести неколико закључака.

На аутопуту код свих учесника на тржишту доминирају евро дизел, БМБ95 и Д2, и удео ова три деривата у 2010. години креће се око 90%. Удео евро дизела, који доминира код свих учесника на тржишту у укупном промету на аутопуту, креће се од око 35% до 55%. Д2 такође има значајан удео у промету на аутопуту, који се креће од око 15% до 25%. Удео ТНГ и МБ95 у промету на аутопуту је мали, у поређењу са уделима на другим категоријама бензинских станица.

На градским бензинским станицама у укупном промету доминирају БМБ95, евро дизел и ТНГ, чији се заједнички удео креће и до 85%, док је удео Д2 и даље висок код Х и креће се од 25-30%. Такође, на градским бензинским станицама још увек је присутан МБ95 са уделом од 5-10%.

На магистралном путу у укупном промету доминирају евро дизел, Д2 и ТНГ, који скупа чине 70-80% укупног промета, док на сеоским бензинским станицама Д2 учествује у промету између 40-50%.

Посматрано према уделу у укупно оствареном промету, у 2010. години, код два од пет учесника на тржишту доминира евро дизел и његов удео износи око 40%. Д2 и даље даје највећи допринос укупном промету код Х (око 30%), док се код осталих учесника на тржишту удео Д2 кретао између 10-15%. Удео БМБ95 у укупном промету је нешто уједначенији и кретао се између 20-25% код свих учесника на тржишту. Удео ТНГ-а је занемарљив код Х (свега око 5%), док се код осталих учесника на тржишту креће између 20- 30%. Са друге стране, удео моторног бензина МБ95 је и даље висок код Х (око 10%), док се код осталих учесника на тржишту креће око 5%.

Упоредо уз тренд конверзије „прљавих“ горива и повећања потрошње евро дизела и БМБ95, њихов удео у укупном промету је растао код свих учесника на тржишту. Са друге стране, промет Д2 и МБ95 је у паду током целог посматраног периода, како номинално, тако и по уделу у укупном промету.

Промет евро дизела повећаван је номинално код свих учесника на тржишту из године у годину, осим код Х где је у 2009. години био на највишој вредности. Пораст промета евро дизела у трогодишњем периоду најмањи је био код Х (око 2%), а највећи код Х (око 65%).

Промет ТНГ-а номинално је повећан код свих учесника на тржишту осим код Х, где је смањен за око 25%. Удео ТНГ-а у укупном промету такође је повећан код свих учесника на тржишту осим код Х, где се у посматраном трогодишњем периоду није битније мењао.

Деривати које је током целог посматраног периода производио НИС и који су се могли набавити искључиво од НИС-а (МБ95, БМБ95 и Д2), заједно посматрано, смањивали су свој удео у укупном промету, тако да он у 2010. години износи од 40% до 70%. Примера ради, у 2008. години ова три деривата чинила су између 45% и 80% укупног промета.

3. Анализа кретања броја бензинских станица, укупног броја запослених и броја запослених по бензинској станици

3.1. Број бензинских станица и њихова структура по локацији

Укупан број активних бензинских станица код посматраних пет учесника на тржишту није се значајније мењао током посматраног периода, тако да је он у децембру 2010. године износио 747 и практично се налазио на нивоу из јануара 2008. године.

Од посматраних пет учесника на тржишту два су у децембру 2010. године исказала мањи број бензинских станица него у јануару 2008. године, док су преостала три учесника на тржишту повећала број бензинских станица у посматраном периоду. Проширење малопродајне мреже реализовано је у 2008. и 2009. години, док у 2010. години отварања нових објеката практично није било. НИС и Лукоил су инвестирали у малопродајну мрежу тако што су реновирали одређени број постојећих објеката у истом периоду.

Табела 20. Број активних бензинских станица, 2008-2010. година

Број активних бензинских станица	2008		2009		2010	
	јануар	децембар	јануар	децембар	јануар	децембар
НИС А.Д.	483	483	478	475	475	475
ЛУКОИЛ	149	137	135	135	134	134
ЕКО SERBIA	37	46	46	46	46	47
ИНТЕРМОЛ	22	27	28	33	33	33
OMV/објекти у франшизи	55	55	58	58	58	58
УКУПНО	746	748	745	747	746	747

Извор: Подаци добијени од учесника на тржишту

XXX

Збирно посматрано, пет учесника на тржишту имало је у децембру 2010. године 69 бензинских станица на аутопуту, 380 у граду, 97 на магистралном путу, 156 у селу и 45 на приградским локацијама.

Треба такође имати у виду да је и просечни промет по бензинској станици који је сваки од ових пет учесника на тржишту у посматраном периоду остварио, у директној функцији не само са локацијом бензинских станица (аутопут, магистрални пут, град, село), већ и са форматом продаје, односно асортиманом и квалитетом понуде читавог асортимана услуга, које осим куповине горива обухватају и одговарајући паркинг простор, хигијенске услове (тоалети, тушеви итд.), простор намењен забави деце, приступ бежичном интернету, продавнице и ресторани итд. Овоме у прилог говоре подаци о оствареном просечном промету по бензинској станици пет највећих учесника на тржишту малопродаје нафтних деривата из којих се види да је на локацијама аутопут, магистрални пут и град највећи просечан промет остварио Х, док су остала четири учесника остварила знатно нижи просечан промет и то за 40-70%.

Када су у питању бензинске станице у сеоским срединама ХХ

XXX

3.2. Укупан број запослених радника и број запослених по бензинској станици

Укупан број запослених радника на бензинским станицама код посматраних учесника на тржишту имао је опадајући тренд у трогодишњем периоду, са извесним осцилацијама изнад линије тренда током 2008. и 2009. године. У децембру 2010. године, 4 учесника на тржишту²⁴ запошљавала су укупно 3.696 радника, што је за око 8% мање него на почетку посматраног периода, односно у јануару 2008. године. Посматрано по годинама, у 2008. години је дошло до извесног повећања броја запослених, тако да је у децембру 2008. године код посматраних учесника на тржишту било упошљено око 5% више радника него у јануару те године. До смањења броја запослених заправо је дошло у 2010. години, те је број запослених у децембру, у односу на децембар 2009. године био за око 10% мањи.

²⁴ OMV није доставио податке о броју запослених, јер су све бензинске станице у систему франшизе и запослени на бензинским станицама нису запослени OMV-а, него франшизанта.

Табела 21. Укупан број запослених на бензинским станицама, 2008-2010. година

Број запослених	2008		2009		2010	
	јануар	децембар	јануар	децембар	јануар	децембар
НИС А.Д.	2,083	2,126	2,041	2,097	1,903	1,922
ЛУКОИЛ	1,050	955	858	854	841	630
ЕКО SERBIA	526	621	627	627	629	639
ИНТЕРМОЛ	346	506	488	510	510	505
ОМВ/објекти у франшизи	франшиза	франшиза	франшиза	франшиза	франшиза	франшиза
УКУПНО	4,005	4,208	4,014	4,088	3,883	3,696

Извор: Подаци добијени од учесника на тржишту

Из приложене табеле може се видети да је тренд смањења укупног броја запослених присутан код оних учесника на тржишту који су у посматраном периоду смањили број активних бензинских станица (НИС и Лукоил). У децембру 2010. године НИС је запошљавао укупно 1922 радника, што је за 8% мање него у јануару 2008. године. Истовремено, НИС је у децембру 2010. године имао 8 бензинских станица мање него у јануару 2008. године, што износи 2% у односу на укупан број бензинских станица. Са друге стране, Лукоил је у истом периоду смањив број запослених за 40%, при чему је највеће смањење броја радника извршено у 2010. години (око 25%), док је број бензинских станица смањен за 10%.

Интермол и Еко Serbia, код којих је број бензинских станица повећан у посматраном периоду и то са 22 на 33 (Интермол), односно са 37 на 47 (Еко Serbia), повећали су и укупан број запослених. Код Интермола је укупан број запослених у децембру 2010. године био за око 45% већи него у јануару 2008. године, при чему је повећање броја запослених остварено током 2008. године, када је и број бензинских станица повећан са 22 на 27. Еко Serbia је у децембру 2010. године имао око 20% више запослених него у јануару 2008. године, при чему је највеће повећање броја запослених (за 18%) такође реализовано у току 2008. године, када је и број бензинских станица повећан са 37 на 46.

С обзиром на чињеницу да је повећање укупног броја запослених пратило повећање броја објеката и обрнуто, илустративна је и следећа табела, која показује просечан број запослених, односно број запослених по бензинској станици у трогодишњем периоду.

Табела 22. Број запослених по бензинској станици, 2008-2010. година

Број запослених по бензинској станици	2008		2009		2010	
	јануар	децембар	јануар	децембар	јануар	децембар
НИС А.Д.	4.3	4.4	4.3	4.4	4.0	4.0
ЛУКОИЛ	7.0	7.0	6.4	6.3	6.3	4.7
ЕКО SERBIA	14.2	13.5	13.6	13.6	13.7	13.6
ИНТЕРМОЛ	15.7	18.7	17.4	15.5	15.5	15.3
ОМВ/објекти у франшизи	франшиза	франшиза	франшиза	франшиза	франшиза	франшиза

Извор: Калкулације на основу података добијених од учесника на тржишту

Из табеле се види да је просечан број запослених у посматраном периоду значајније смањен само код Лукоила и то за нешто више од 30%, док је код осталих учесника на тржишту просечан број запослених смањен за 3-7%.

Такође, у табели је јасно видљива разлика између просечног броја запослених код НИС-а и Лукоила, са једне стране (4-5 запослених у децембру 2010. године) и Интермола и Еко Serbia, са друге стране (14-15 запослених, у истом периоду). Разлика у броју запослених

по бензинској станици може се приписати величини објекта и садржају бензинске станице, као и њеној локацији и радном времену. Већи број бензинских станица на аутопуту и магистралном путу које раде 24 часа дневно, веће и боље опремљене бензинске станице са развијеном мрежом пратећих делатности захтевају рад у више смена и самим тим и већи број запослених, што је случај код ланаца као што је на пример Интермол. Бензинске станице на аутопуту током ударних летњих месеци најчешће ангажују и сезонске раднике, што такође повећава просечан број запослених. Са друге стране, већи број мањих објеката са ограниченим пратећим садржајем или без пратећег садржаја који се налазе у граду и/или селу и имају ограничено радно време и мање смена, што захтева знатно мањи број запослених радника.

Већи, односно мањи број запослених по бензинској станици код учесника на тржишту одговара већим или мањим приходима од пратећих делатности и њиховом уделу у укупним приходима бензинских станица. Примера ради, XX

Иако је од учесника на тржишту затражено да посебно искажу број запослених на пумпи (точеоца) и број запослених на пратећим делатностима, нису сви поступили по захтеву. Лукоил није одвојено доставио податке за две категорије запослених, док OMV није уопште доставио податке о броју запослених, из разлога што запослени на пумпама нису запослени OMV-а, већ франшизанта, те таквим подацима не располаже.

Према подацима који су достављени, може се закључити да се удео запослених на пратећим делатностима у укупном броју запослених значајно разликује како у зависности од учесника на тржишту, тако и код истог учесника на тржишту у зависности од локације бензинске станице. Примера ради, код X који има најразвијенију мрежу пратећих делатности и релативно највећи број бензинских станица на аутопуту (у односу на укупан број бензинских станица) у децембру 2010. године (око 25%), запослени на пратећим делатностима чинили су око 35% укупног броја запослених по бензинској станици, а слична ситуација је била и на бензинским станицама на магистралном путу. У истом периоду, код X запослени на пратећим делатностима чинили су свега око 10% укупног броја запослених на бензинским станицама на аутопуту. XXX

Интересантан је и пример X, који је како на аутопуту тако и на магистралном путу исказао већи број запослених на пратећим делатностима него запослених точеоца, при чему се тај удео у децембру 2010. године кретао од око 50% у граду до око 55% на аутопуту и на магистралном путу.

4. Анализа месечних података и сезонске осцилације

Достављени месечни подаци показују да су код свих посматраних учесника на тржишту минималне вредности укупног и просечног промета остварене у фебруару у свакој посматраној години. Укупан и просечан промет су највећи током летњих месеци (јули и август) код учесника на тржишту код којих у потрошњи доминира евро дизел, услед релативно већег броја бензинских станица на коридору 10. Са друге стране, учесници на тржишту који имају бензинске станице на селу и код којих у потрошњи доминира Д2, највећи промет су остваривали у јесењим месецима (септембар и октобар), односно у периоду јесење сетве, услед велике потрошње дизел горива. Примера ради, X је у посматраном трогодишњем периоду имао X бензинских станица на селу, што износи око 25% од укупног броја активних бензинских станица које су у његовом власништву. Ипак,

и код ових учесника на тржишту у 2009. години, а посебно у 2010. години приметан је пораст потрошње горива у летњим месецима.

Посматрано по врстама деривата, промет дизел горива евро дизела и Д2 и моторног бензина БМБ95 у начелу прати кретање криве укупног промета, са максималним вредностима у јулу и августу, односно октобру и са минималним вредностима у фебруару месецу сваке године. Према речима учесника на тржишту, сезонске осцилације у потрошњи појединих деривата су ипак видљиве, тако што, на пример, у летњим месецима (јул и август) расте потрошња бензина, а у јесењим месецима (15. септембар-15. октобар) расте потрошња дизел горива, што је у одређеним периодима узроковало и несташицу појединих деривата на тржишту, а нарочито дизел горива Д2 у јесењим месецима. Промет ТНГ-а, са друге стране, не показује значајније осцилације на месечном нивоу.

Безоловни моторни бензин европског квалитета БМБ95 евро премијум се код учесника на тржишту појавио у промету тек средином 2010. године, док се код НИС-а овај дериват у промету први пут појавио у марту 2010. године. Учесници на тржишту су БМБ95 евро премијум набављали искључиво од НИС-а закључно са децембром 2010. године, када је укидањем Уредбе о условима и начину увоза и прераде нафте, односно деривата нафте омогућен слободан увоз овог деривата. Према речима представника НИС-а, БМБ95 евро премијум домаће производње је доброг квалитета и очекује се да ће овај дериват у будућем периоду, а нарочито након изједначавања акциза за „прљава“ горива и горива која задовољавају европски стандард квалитета, у значајној мери супституисати моторно гориво БМБ95²⁵. Истовремено, дизел гориво евро дизел (увозног порекла) се код OMV, Интермол и Еко Serbia у промету налази од 2008. године, док је НИС производњу евро дизела са 10 ppm отпочео у јануару 2009. године.

Укупни и просечни приходи и укупни и просечни трошкови прате тренд укупног и просечног промета са минималним вредностима у фебруару и максималним вредностима у летњим месецима (јул и август), односно у октобру сваке године. Овакав тренд укупних и просечних прихода може се објаснити чињеницом да укупним приходима приходи од продаје деривата учествују са 90-95%. Исто важи и за кретање укупних и просечних трошкова, у којима набавна вредност продате робе учествује са 90-95%.

Приходи од пратећих делатности такође прате тренд укупног и просечног промета, са највећим вредностима у јулу и августу и најмањим вредностима у фебруару. Овакав тренд прихода од пратећих делатности посебно долази до изражаја код учесника на тржишту који имају бензинске станице на коридору 10, где у летњим месецима долази до наглог пораста потрошње деривата и самим тим се повећава и промет у пратећим објектима (ресторани, перионице), односно продаја пратећег асортимана (продавнице).

5. Анализа трендова цена на малопродајном тржишту нафтних деривата

У анализи кретања цена задржан је приступ који је примењен у остатку извештаја, тј. посматра се само пет највећих учесника на тржишту малопродаје нафтних деривата – „НИС а.д.“, „Лукоил-Беопетрол“, „OMV Србија“, „Интермол“ и „Еко Serbia“. Посматране

²⁵ Током састанка са представницима НИС-а, одржаног у јуну 2011. године, констатовано је да до тог момента није забележено значајније повећање потрошње овог деривата, што се сматра директном последицом увођења двојних акциза.

малопродатне цене су просечне малопродатне цене за одговарајући месец²⁶ и за одговарајући тип нафтних деривата, на градским бензинским станицама²⁷, достављене као такве од стране учесника на тржишту. Такође, пошло се од претпоставке да су сви учесници на тржишту своје малопродатне цене исказали са фискалним дажбинама, у складу са захтевом.

У структури малопродатне цене налази се осим набавне цене и прописана маржа, акциза и порез на додату вредност. Малопродатна цена се израчунава тако што се на набавну цену дода маржа и акциза (фиксне вредности) а онда се на тако добијен износ примењује стопа ПДВ-а од 18%. Према подацима којима је Комисија располагала, фискалне дажбине (акциза и ПДВ) су, примера ради, у фебруару 2010. године чиниле око 55% малопродатне цене моторних бензина, односно око 45% малопродатне цене дизел горива, док је ПДВ чинио око 15% малопродатне цене ТНГ-а. Имајући у виду да сви учесници на тржишту малопродате нафтних деривата морају да примењују исти начин обрачуна директних обавеза према држави (акцизе и ПДВ), саме вредности акциза и стопа ПДВ-а нису ни од каквог утицаја на ценовну анализу.

До утицаја вредности акцизе на ценовну конкурентност на тржишту дошло је у једном кратком периоду услед Закона о изменама закона о акцизама ("Сл. гласник" број 101/2010 од 29.12.2010. године) којим су утврђене различите вредности акциза за различите квалитете горива (за моторне бензине евро БМБ 98 и евро премијум БМБ 95 утврђена је акциза у износу од 49,50 дин/лит, а за остале моторне бензине 45,00 дин/лит и за евро дизел 37,00 дин/лит, а за сва остала дизел горива 35,00 дин/лит). Иако није стриктно наведено да "домаће" гориво има ниже акцизе, једино гориво на тржишту које је имало мање акцизе је било оно из рафинерија НИС-а. Ипак, имајући у виду да су ове измене Закона о акцизама примењиване тек од 01. јануара 2011. године (и већ су укинуте Законом о изменама закона о акцизама ("Сл. гласник" број 43/2011 од 14.06.2011. године), а да су анализирани подаци о кретању цена током 2008., 2009. и 2010. године, евентуални ефекти промена акцизне политике на тржиште нису обухваћени. Истовремено, не постоји анализа утицаја околних тржишта нафтних деривата, где су цене углавном ниже (највише због нижих акцизних и пореских оптерећења), а примећено је да постоји тенденција у пограничним подручјима да купци одлазе преко границе у набавку.

Подаци који су посматрани представљају месечни преглед цена током периода од три године (од јануара 2008. године до децембра 2010. године) и то моторних бензина МБ95 и БМБ95, дизел горива Д2 и евро дизел и ТНГ-а. За сваки месец за једног учесника на тржишту малопродате нафтних деривата дата је по једна цена по производу ограничена на краћи период.

Што се тиче моторног бензина МБ95, на основу достављених података може се констатовати да у периоду 2008-2009. година НИС углавном има најниже малопродатне цене, али је разлика у цени у односу на конкуренте ретко кад већа од неколико пара до неколико десетина пара. Једини месец када је примећена знатна разлика је децембар 2009. године, када је (вероватно због празничне акције) та разлика износила преко Х динара. Од

²⁶ Просечне цене не морају увек и потпуности одговарати стварним ценама, с обзиром на то да су МП цене мењане и до два пута месечно, када би се испунили услови за корекцију цена предвиђени Уредбом о ценама деривата нафте.

²⁷ У току 2008. и 2009. године малопродатне цене основних деривата нафте се нису разликовале према локацији бензинских станица, тј. биле су уједначене на целој територији Републике Србије. Од фебруара 2010. године НИС примењује политику диференцираних цена деривата, најпре линеарно на свим објектима, а касније локално на микро тржиштима.

фебруара 2010. године НИС је на тржишту моторног бензина МБ95 ценовно најконкурентнији и та ценовна разлика се у односу на конкуренцију усталила на око 2,00 динара по литру. XXX

Ценовна кретања моторног бензина БМБ95 од самог почетка 2008. године показују да је НИС ценовно конкурентнији од других учесника на тржишту. Током 2008. године та ценовна разлика у односу на остале учеснике на тржишту се креће од 0,90 дин/лит до 1,43 дин/лит. XXX Током 2009. године тај тренд је ублажен, тако да је ценовна разлика између НИС-а и конкуренције од средине године знатно смањена. XXX

Током 2010. године НИС је знатно конкурентнији у односу на остале учеснике на тржишту и та разлика је просечно преко 2,20 дин/лит (уз повремена одступања појединих конкурената), што се такође подудара са акцијом снижења малопродајних цена. XXX

Тржиште дизел горива Д2 током 2008. и 2009. године показује извесну дозу уједначености у ценама. НИС је ценовно најконкурентнији скоро током целог посматраног периода, где само у четири месеца нема најнижу малопродајну цену, а разлика између конкурената није велика. Максимална разлика у највишој и најнижој цени ретко прелази 0,30 динара, а скоро никада 0,50 динара. Од поменутог тренда издваја се децембар 2009. године када је НИС за све врсте нафтних деривата у малопродаји био далеко конкурентнији од осталих учесника на тржишту.

Ситуација у 2010. години више није била тако "мирољубива". Од фебруара те године ценовна разлика је повећана у просеку на преко 3 дин/лит. XXX У новембру и децембру дошло је до "пеглања" ценовне разлике па је тако малопродајна цена скоро уједначена између четири посматрана малопродавца, са изузетком НИС-а који задржава нешто нижу цену у односу на остале.

На тржишту дизел горива евро дизел у првом делу посматраног периода све до марта 2009. године, забележена је активност само три малопродавца. Ценовно најконкурентнији је константно Еко Serbia са разликом у односу на остале малопродавце од 0,20 до 0,40 дин/лит током 2008. године. Еко Serbia остаје најконкурентнији на тржишту еводизела све до краја 2009. године XX. Од фебруара 2010. године ситуација на тржишту малопродаје евро дизела је у потпуности другачија. НИС је убедљиво најконкурентнији са ценама (разлика је и по неколико динара) док цене Еко Serbia полако постају нивелисане са осталима, па је у неким периодима и у групи најскупљих.

Тржиште ТНГ-а током целог посматраног периода показује константну ценовну доминацију Еко Serbia, док се остали конкуренти смењују на позицији најскупљег. XXX

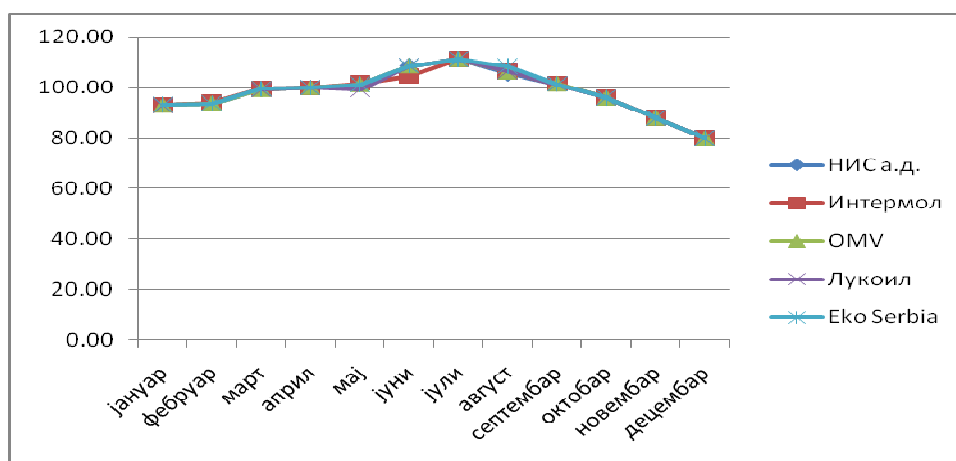
На основу достављених података произлази да је у малопродајним ценама у посматраном периоду НИС скоро константно најконкурентнији и то је нека врста тренда на малопродајном тржишту моторних бензина како МБ95 тако и БМБ95 и дизел горива Д2²⁸. На тржишту малопродаје дизел горива евро дизел и ТНГ-а примећују се другачији трендови, тј. ценовна доминација других учесника на тржишту, у периоду до 2010. године.

²⁸ Овде треба имати у виду да се достављени подаци односе на просечне цене за одређени месец, онако како су их исказали учесници на тржишту, што не одговара увек и у потпуности стварним ценама, с обзиром на опште познату чињеницу да су до 2010. године сви учесници на тржишту примењивали максималне прописане цене основних деривата нафте у малопродаји.

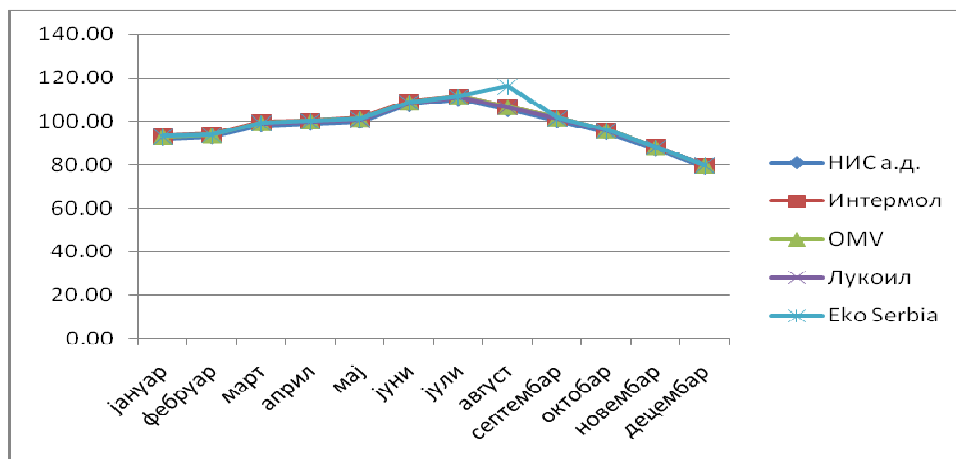
Примера ради, тржиште ТНГ-а током целог посматраног периода показује константну ценовну доминацију Eko Serbia. Од 2010. године, НИС јача своју позицију и на том сегменту тржишта нафтних деривата.

У продужетку се налазе дијаграми за посматрани период у анализи, од 2008. до 2010. године.

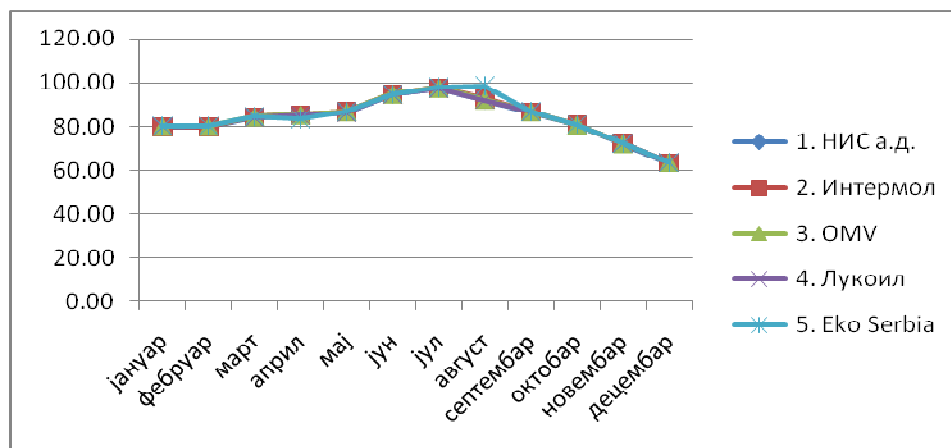
Дијаграм 15. Кретање МП цене моторног бензина МБ95 у 2008. год. (у дин/лит)



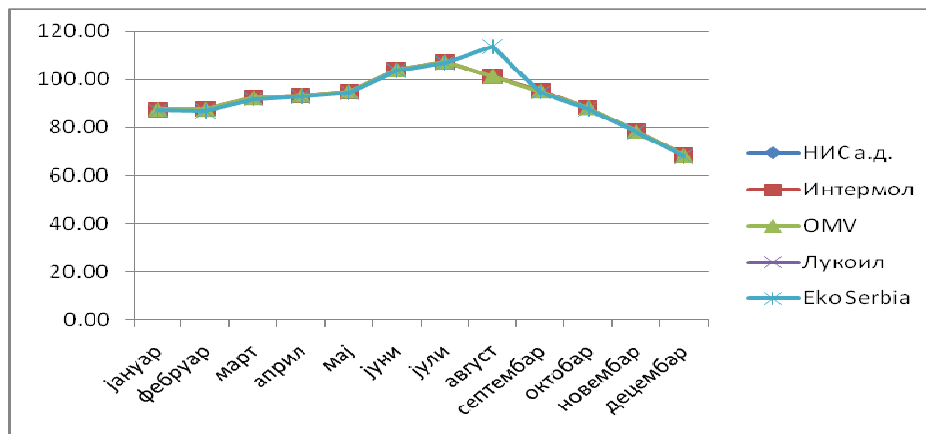
Дијаграм 16. Кретање МП цене моторног бензина БМБ95 у 2008. год. (у дин/лит)



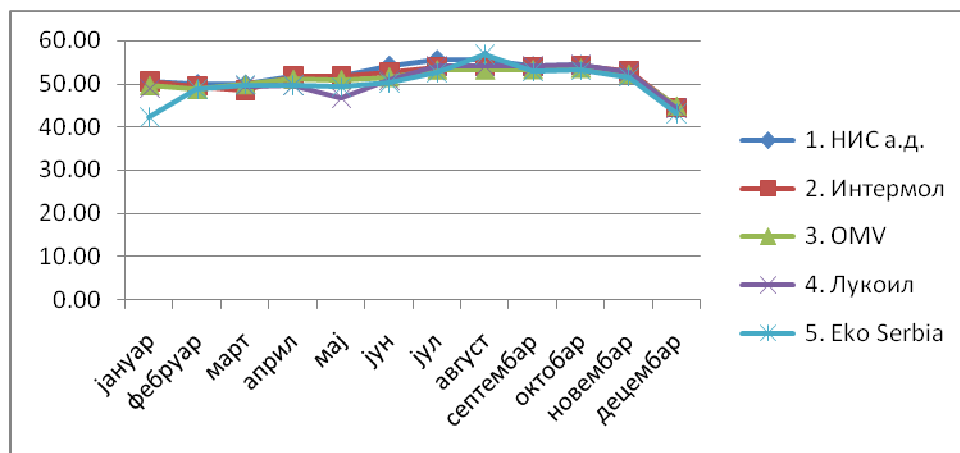
Дијаграм 17. Кретање МП цене дизел горива Д2 у 2008. год. (у дин/лит)



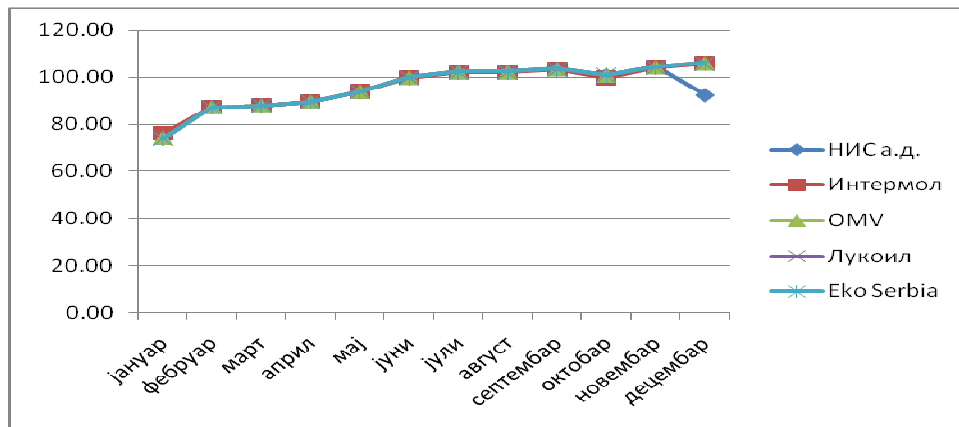
Дијаграм 18. Кретање МП цене дизел горива евродизел у 2008. год. (у дин/лит)



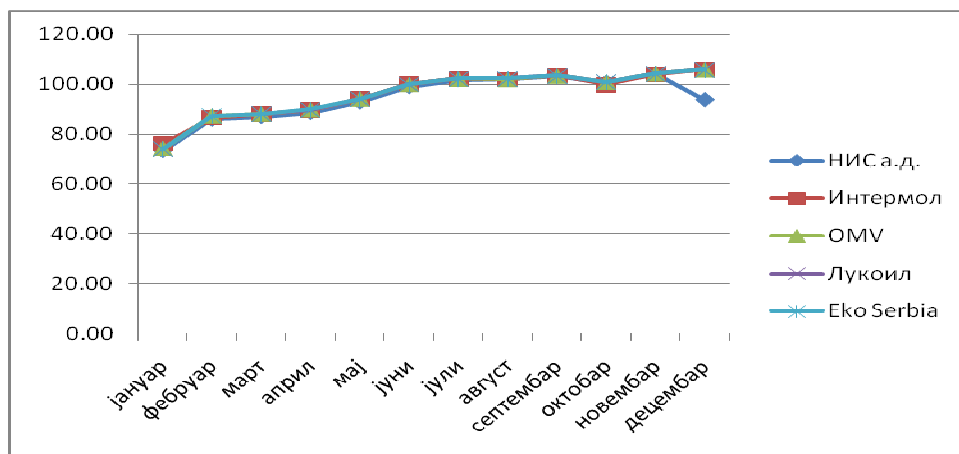
Дијаграм 19. Кретање МП цене течног нафтног гаса (ТНГ) у 2008. год. (у дин/лит)



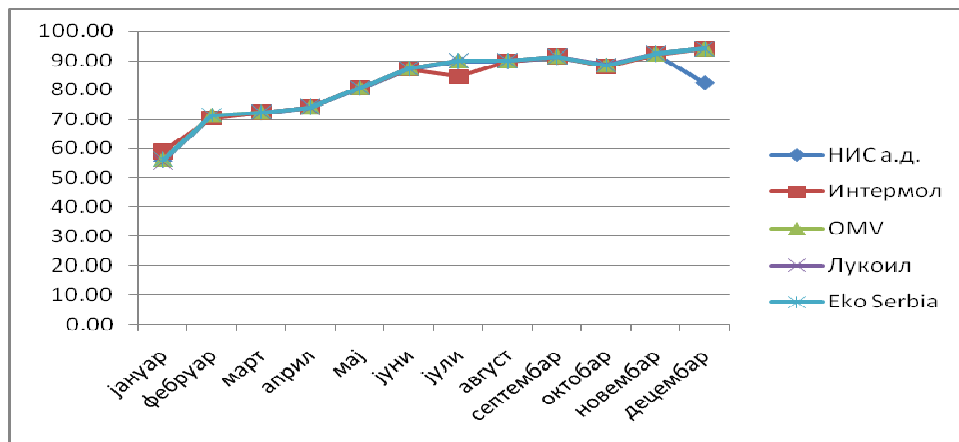
Дијаграм 20. Кретање МП цене моторног бензина МБ95 у 2009. год. (у дин/лит)



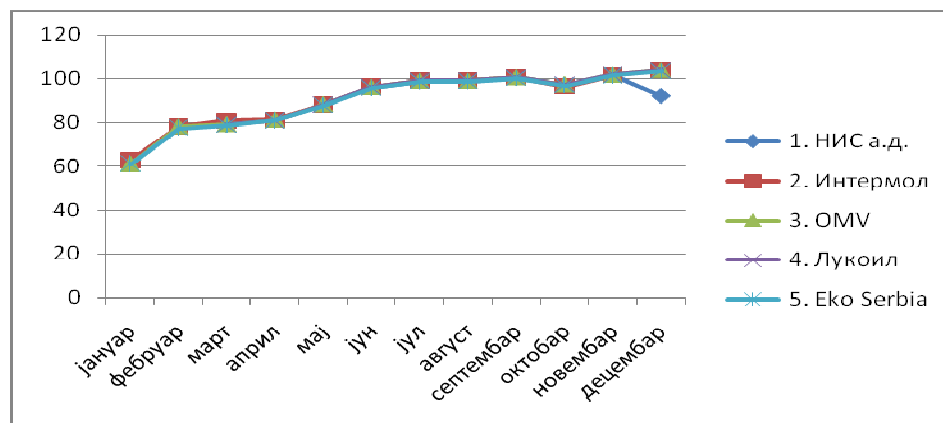
Дијаграм 21. Кретање МП цене моторног бензина БМБ95 у 2009. год. (у дин/лит)



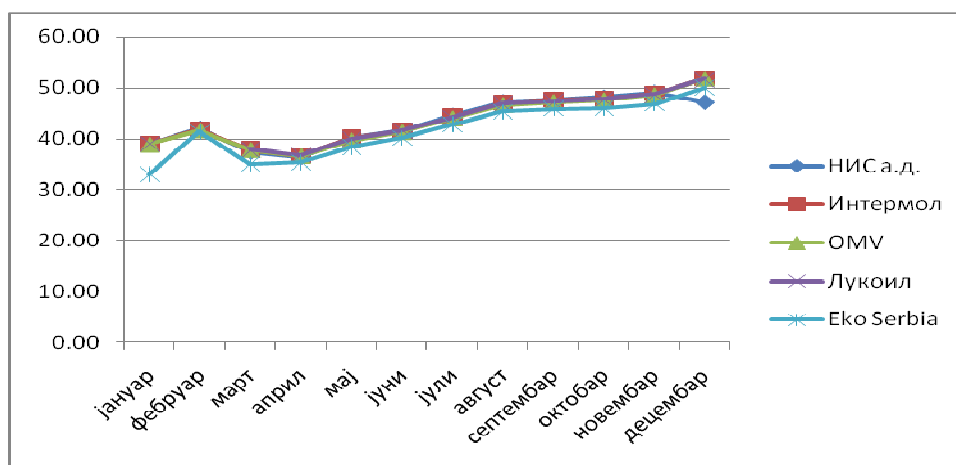
Дијаграм 22. Кретање МП цене дизел горива Д2 у 2009. год. (у дин/лит)



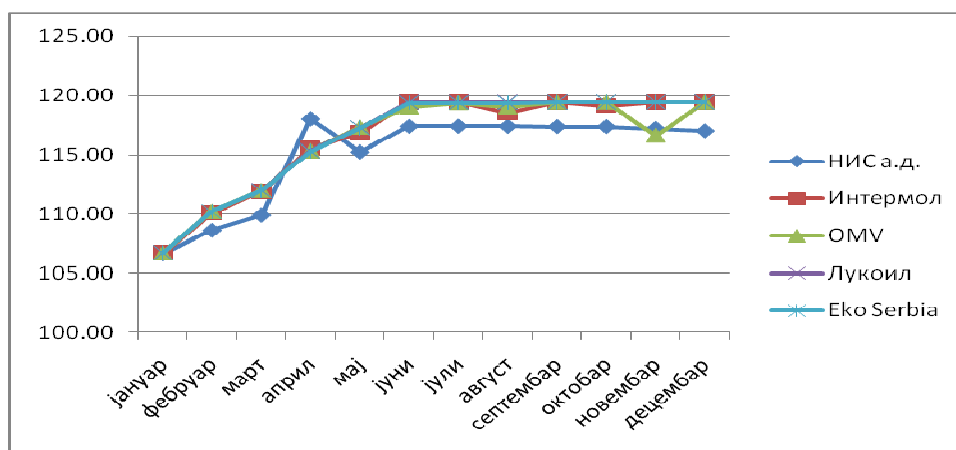
Дијаграм 23. Кретање МП цене дизел горива евро дизел у 2009. год. (у дин/лит)



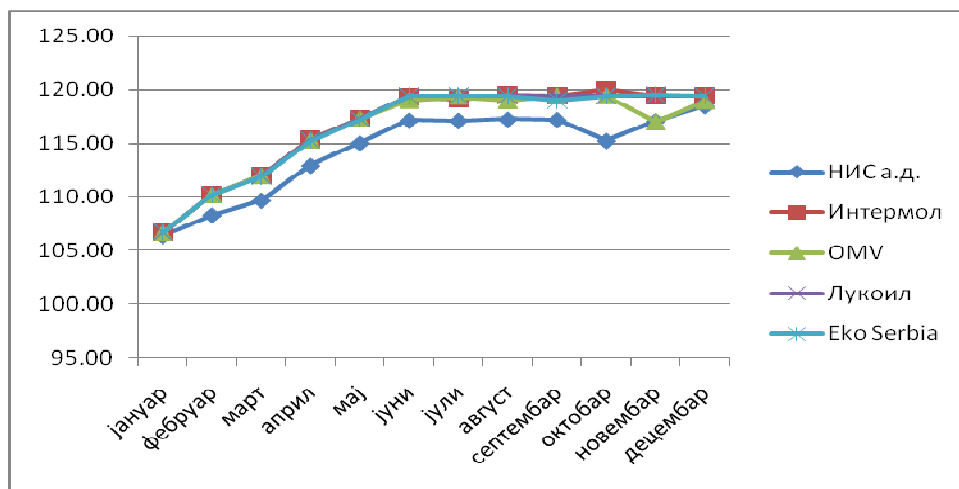
Дијаграм 24. Кретање МП цене течног нафтног гаса (ТНГ) у 2009. год. (у дин/лит)



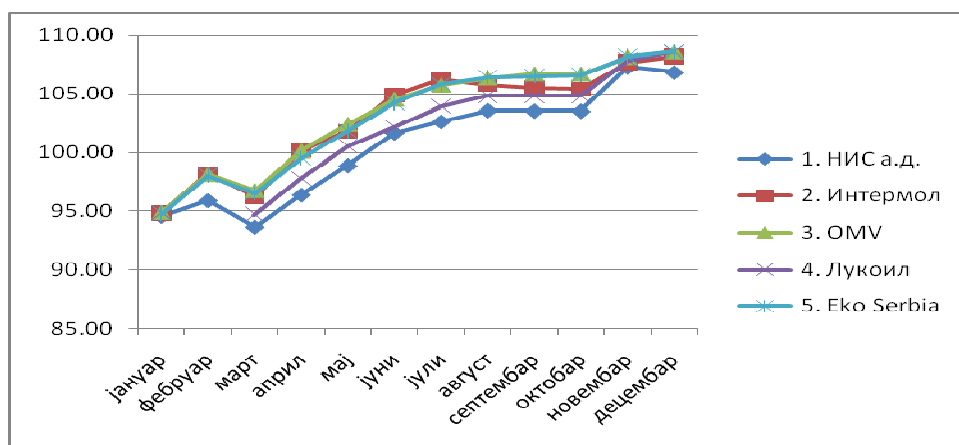
Дијаграм 25. Кретање МП цене моторног бензина МБ95 у 2010. год. (у дин/лит)



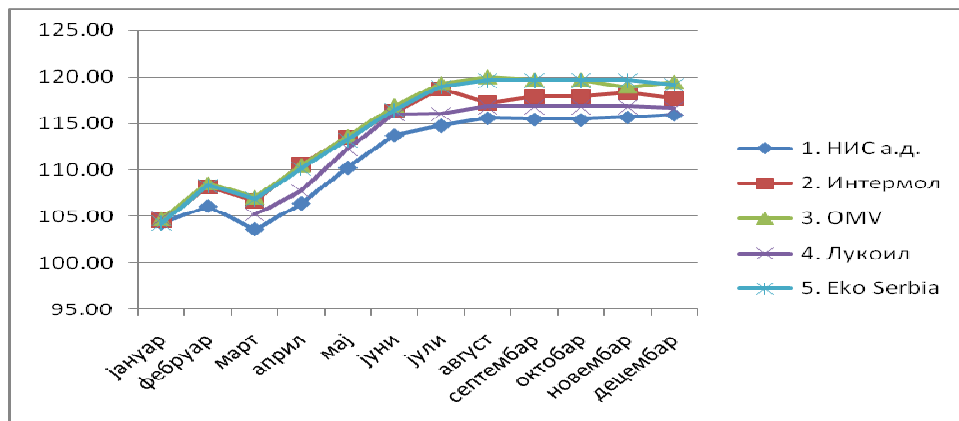
Дијаграм 26. Кретање МП цене моторног бензина БМБ95 у 2010. год. (у дин/лит)



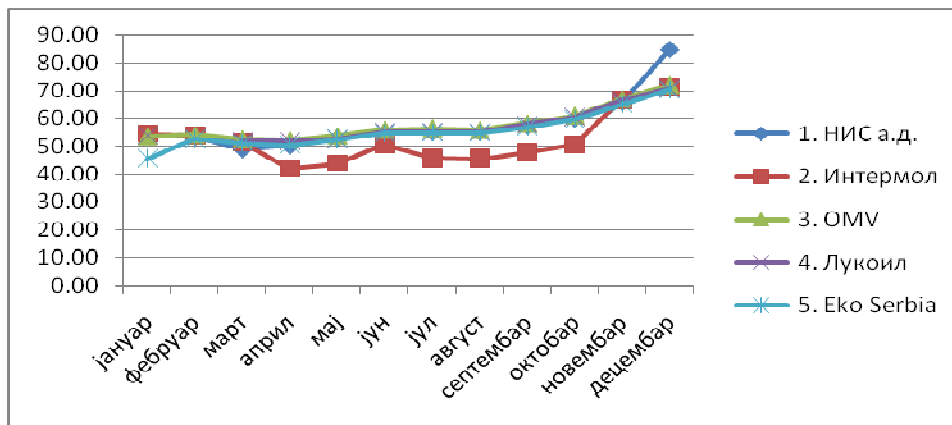
Дијаграм 27. Кретање МП цене дизел горива Д2 у 2010. год. (у дин/лит)



Дијаграм 28. Кретање МП цене дизел горива евродизел у 2010. год. (у дин/лит)



Дијаграм 29. Кретање МП цене течног нафтног гаса (ТНГ) у 2010. год. (у дин/лит)



6. Анализа трендова набавних цена нафтних деривата

Приликом достављања података о набавним ценама, од учесника на тржишту је захтевано да исте цене истражу у динарима по литру (дин/лит) са фискалним дажбинама (акциза и ПДВ), како би биле упоредиве са veleпродајним и малопродајним ценама. Учесници на тржишту су доставили просечне набавне цене на месечном нивоу посебно за сваку категорију бензинских станица, а цене приказане у даљем тексту односе се на градске бензинске станице.

Тренд кретања набавних цена приказан је на следећим дијаграмима, посебно за сваку годину, за сваког учесника на тржишту и по врсти деривата.

Дијаграми бр. 30-44

(подаци из Дијаграма бр. 30-44 представљају заштићене податке)

Из приложених дијаграма може се закључити да су набавне цене основних деривата нафте који нису били на режиму слободног увоза (моторни бензини МБ95 и БМБ95 и дизел гориво Д2) биле у великој мери уједначене током целог посматраног периода код свих учесника на тржишту, осим код Х, где су биле и до 15-20% ниже. Оваква разлика у набавним ценама могла би се објаснити чињеницом да ХХ.

Набавне цене евро дизела, који је био на режиму слободног увоза, а чија је максимална veleпродајна и малопродајна цена била регулисана Уредбом о ценама деривата нафте, релативно су уједначене између учесника на тржишту у 2008. и 2009. години и у првом тромесечју 2010. године. Од априла 2010. године, набавне цене евро дизела Х су константно око 15% ниже од набавних цена других учесника на тржишту.

Набавне цене течног нафтног гаса (ТНГ) показују највеће осцилације између учесника на тржишту током целог посматраног периода. Ово би се могло објаснити чињеницом да је ТНГ у целом посматраном периоду био на режиму слободног увоза, као и да су се како veleпродајне тако и малопродајне цене овог деривата формирале слободно. ХХХ

7. Процене ефекта снижења малопродајних цена НИС а.д. на пословање других учесника на тржишту

Ради стицања увида о ефектима акције снижења малопродајних цена на НИС-овим бензинским станицама почетком фебруара месеца 2010. године, на пословање других учесника на тржишту, извршено је упоређивање промена у просечном промету свих деривата и посебно просечном промету деривата чије су малопродајне цене снижене, код НИС-а, са једне и код преостала четири учесника на тржишту, са друге стране. Упоређивање промена у промету извршено је за фебруар, март, април и мај месец, у којима је, према речима учесника на тржишту, овај ефекат био најизраженији.

НИС је у акцију снижења малопродајних цена кренуо почетком фебруара месеца 2010. године. Акција је обухватила све бензинске станице овог учесника на тржишту и следеће деривате нафте: моторни бензин МБ 95, моторни бензин БМБ 95 и дизел гориво Д2 и то тако што су цене биле снижене за 2,00 дин/лит за моторне бензине и за 3,00 дин/лит за дизел гориво. Стога су прво извршена поређења промена у просечном промету између учесника на тржишту у фебруару у односу на јануар месец 2010. године, а резултате приказује следећа табела.

Табела 23. Индекс просечног промета (фебруар 2010. године)

(подаци из Табеле 23. представљају заштићене податке)

	Фебруар (јануар = 100)	% пада
НИС а.д.	x	x
Лукоил	x	x
Интермол	x	x
OMV	x	x
Eko Serbia	x	x

Извор: Калкулације на основу података учесника на тржишту

У фебруару месецу 2010. године сви посматрани учесници на тржишту исказали су пад просечног промета у односу на јануар исте године. Пад просечног промета у фебруару у односу на јануар је сезонског карактера и јавља се и у претходној, 2009. години²⁹. Међутим, разлике у паду просечног промета су евидентне код НИС-а, са једне стране (X%) и код преостала четири учесника на тржишту, који су имали двоцифрени пад промета, са друге стране (X%). Из овога би се могло прелиминарно закључити да је, непосредно након снижења цена на НИС-овим бензинским станицама, до извесне преорјентације купаца на куповину нафтних деривата од НИС-а ипак дошло.

Следећа табела показује процентуалне промене просечног промета код учесника на тржишту за март, април и мај у све три посматране године.

²⁹ Једино је у 2008. години просечан промет код свих учесника на тржишту у фебруару био нешто већи него у јануару исте године.

Табела 24. *Промене просечног промета код учесника на тржишту (март-мај)*

	2008			2009			2010		
	март/фебруар	април/март	мај/април	март/фебруар	април/март	мај/април	март/фебруар	април/март	мај/април
НИС а.д.	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Лукоил	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Интермол	x	x	x	x	x	x	x	x	x
OMV	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Eko Serbia	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Извор: Калкулације на основу података учесника на тржишту

(подаци из Табеле 24. представљају заштићене податке)

У марту месецу, сви посматрани учесници на тржишту исказали су раст просечног промета у односу на фебруар, у свакој посматраној години, што је такође сезонског карактера. Ипак, из табеле се види да су у марту 2008. и 2009. године разлике у променама просечног промета код учесника на тржишту биле нешто уједначеније, у поређењу са 2010. годином. Примера ради, у 2010. години у марту месецу просечан промет повећан је за око 40-45% (X и X), односно за око 20% (X, X и X) у односу на фебруар исте године. У 2008. години, распон повећања просечног промета у односу на фебруар кретао се од 5%-10%, а у 2009. години од 15%- 30%.

У априлу месецу 2010. године, X је такође остварио највеће повећање просечног промета, али су те разлике знатно мање изражене него у марту. Претпоставка је да су учесници на тржишту у овом периоду донекле ревидирали своју ценовну политику, односно снизили малопродајне цене, на свим или само на одређеним бензинским станицама, како би били ценовно конкурентни. Ово је посебно изражено у мају 2010. године код X и X, чији су представници на састанку изјавили да су на свим (X) или појединим (X) објектима снизили малопродајне цене, али и да су покренули промотивне акције ка својим купцима, чиме је донекле ублажен негативан ефекат снижења малопродајних цена НИС-а. У мају 2010. године X је остварио највеће повећање просечног промета од свих учесника на тржишту (око 5%), док је НИС остварио повећање просечног промета за око X%.

Промене просечног промета деривата код којих су малопродајне цене снижене, у фебруару у односу на јануар месец, у три посматране године, приказују следеће табеле³⁰.

Табела 25. *Индекс просечног промета Д2 за фебруар месец (2008-2010. година)*

	Фебруар 2008		Фебруар 2009		Фебруар 2010	
	јануар = 100	% промене	јануар = 100	% промене	јануар = 100	% промене
НИС а.д.	x	x	x	x	x	x
Лукоил	x	x	x	x	x	x
Интермол	x	x	x	x	x	x
OMV	x	x	x	x	x	x
Eko Serbia	x	x	x	x	x	x

Извор: Калкулације на основу података учесника на тржишту

(подаци из Табеле 25. представљају заштићене податке)

У фебруару 2010. године просечан промет дизел горива Д2 опао је код свих учесника на тржишту. Просечан промет овог деривата је мање опао код НИС-а (X%) у односу на друге учеснике на тржишту, који су остварили пад просечног промета Д2 за око X%, у односу на

³⁰ Кретање промета моторног бензина МБ95 није било предмет ове анализе, с обзиром на општи тренд пада промета и потрошње овог деривата и преорјентације на БМБ95.

јануар. Поређења ради, у 2009. години у фебруару месецу реализован је већи пад просечног промета овог деривата код свих учесника на тржишту, при чему је овај пад био највећи код Х (око 65%), а знатно мањи код Х (око 40-45%).

Табела 26. *Индекс просечног промета БМБ95 за фебруар месец (2008-2010. година)*

(подаци из Табеле 26. представљају заштићене податке)

	Фебруар 2008		Фебруар 2009		Фебруар 2010	
	јануар = 100	% промене	јануар = 100	% промене	јануар = 100	% промене
НИС а.д.	x	x	x	x	x	x
Лукоил	x	x	x	x	x	x
Интермол	x	x	x	x	x	x
OMV	x	x	x	x	x	x
Eko Serbia	x	x	x	x	x	x

Извор: Калкулације на основу података учесника на тржишту

Просечан промет БМБ95 у фебруару у односу на јануар месец 2010. године код свих учесника на тржишту је опао, али је то смањење видно мање код НИС-а (око Х%) него код осталих учесника на тржишту, код којих је износило Х%. Поређења ради, у 2009. години у истом периоду промет БМБ95 је код свих учесника на тржишту смањен између 20-30%, при чему је и у овој години најмањи пад забележен код НИС-а, али разлике нису тако значајне.

Разлика у паду просечног промета у фебруару 2010. године између учесника на тржишту могла би се „приписати“ акцији НИС-а. Међутим, кретање просечног промета само по себи није довољно да укаже на ефекте снижења малопродајних цена НИС-а на целокупно пословање других учесника на тржишту. Иако је евидентно да је до извесне преорјентације купаца дошло, ефекти се не могу прецизно идентификовати, с обзиром на постојање и других фактора који су довели или могли довести до разлика у кретању промета код појединих учесника на тржишту и њиховим ефектима на свеукупно пословање. Само неки од тих фактора су сезонске осцилације, локација бензинских станица (да ли се налазе близу бензинских станица НИС-а), структура промета (удео промета деривата код којих је цена снижена у укупном промету), општи тренд пада потрошње деривата услед раста цена и пада куповне моћи становништва, општи тренд конверзије потрошње D2 у евро дизел и сл. Чињеница је, међутим, да су највише били погођени мањи учесници на тржишту и они чије се бензинске станице налазе у близини бензинских станица НИС-а, што је посебно карактеристично за мање градове и села, док су снижење цена НИС-а најмање „осетили“ власници бензинских станица на аутопуту.

Учесници на тржишту, упитани да дају своје процене пада промета услед акције НИС-а, били су јединствени у ставу да се прецизни ефекти не могу идентификовати, с обзиром на постојање бројних других фактора који су утицали на пад промета у посматраном периоду. Ипак, поређењем са падом промета у суседним државама, за који се претпоставља да је последица општег пада тражње за нафтним дериватима (услед економске кризе у светским размерама), дошли су до процене да се 10-15% пада промета може приписати акцији НИС-а (Х). Поједини учесници на тржишту су изјавили да су већ у првом месецу након акције НИС-а приметили пад промета од 20-30% на бензинским станицама које су се налазиле у близини станица НИС-а, те су на тим бензинским станицама и сами снижили малопродајне цене, како би били ценовно конкурентни (Х).

Чак и када би се прецизно могли идентификовати ефекти снижења малопродајних цена НИС-а на пад промета других учесника на тржишту, такав пад промета не подразумева нужно и сразмеран пад профитабилност пословања. Према расположивим информацијама, учесници на тржишту су током целог посматраног периода ниске марже код једне групе деривата (Д2, БМБ95 и МБ95) надокнађивали високим маржама код друге групе деривата (евро дизел и ТНГ), који су били на режиму слободног увоза и чија се цена слободно формирала (ТНГ). Подаци које су доставили учесници на тржишту о својим набавним и малопродајним ценама, показују да су се марже, односно разлике у цени, у 2010. години кретале од 15-20 дин/лит код евро дизела, са извесним смањењем у децембру, односно од 5-20 дин/лит код ТНГ-а.

Посматрано у односу на 2008. годину, малопродајне марже су имале растући тренд код учесника на тржишту, што је посебно изражено код евро дизела у 2010. години. Међутим, њихова упоредивост је битно ограничена услед чињенице да учесници на тржишту нису једнообразно исказали своје набавне и малопродајне цене.

Учесници на тржишту наводе да се подела трошкова у области промета нафтних деривата врши на трошкове централе и трошкове мреже. Сходно томе, учесници на тржишту у својим пословним књигама различито приказују наведене категорије трошкова, из ког разлога их је тешко поредити, а нарочито у смислу издвајања и поређења фиксних и варијабилних трошкова. На пример, поједини учесници на тржишту трошкове логистике (транспорт, складиштење и манипулација) сврставају у „трошкове централе“, односно посебно их исказују, за разлику од других који их исказују као „трошкове мреже“, кроз набавну вредност продате робе. Из тако исказаних трошкова није било могуће поуздано издвојити само оне трошкове који зависе од оствареног промета, односно само варијабилне трошкове. Наиме, у варијабилне трошкове спадају набавна вредност продате робе и трошкови логистике, док су, са становишта бензинских станица, сви остали трошкови мање или више фиксни односно не реагују на промене обима промета. Према речима учесника на тржишту, трошкови мреже, у којима су садржани и варијабилни трошкови, зависе од величине мреже, а не од оствареног промета.

Што се тиче трошкова зарада, које би се теоретски могле посматрати и као фиксни и као варијабилан трошак, оне у конкретном случају представљају фиксни трошак, с обзиром на мали удео зарада сезонских радника у укупним зарадама запослених (према проценама Х свега око 10%).

Поводом акције НИС-а започете у фебруару 2010. године, на основу свега изнетог може се закључити да је НИС искористио могућност која је била дата прописима и за поједине деривате одредио своју малопродајну цену на nižем нивоу од максимално прописане, док је истовремено veleпродајне цене за исте деривате задржао на нивоу максимално прописаних. Посматрано на нивоу бензинске станице, поменута акција НИС-а имала је за резултат следеће:

- амортизован пад просечног промета сезонског карактера у фебруару месецу 2010. године на НИС-овим бензинским станицама од око X%, у односу на остале код којих је пад износио X%;
- раст просечног промета у месецу марту 2010. године на НИС-овим бензинским станицама од око X%, док остали учесници на тржишту у истом овом периоду такође остварују раст који варира од X-X%;

- раст просечног промета у месецу априлу 2010. године на НИС-овим бензинским станицама од око X%, док остали учесници на тржишту у истом овом периоду такође остварују раст који варира од X-X%;
- раст просечног промета у месецу мају 2010. године на НИС-овим бензинским станицама од око X%, док је ситуација код осталих учесника на тржишту следећа – пад просечног промета код X и раст код осталих учесника на тржишту у истом периоду од X-X%.

Подаци о кретању просечног промета у августу у односу на мај 2010. године (период који се карактерише изузетним сезонским утицајем и највишим нивоом потрошње свих врста деривата), такође указују на пораст просечног промета код свих учесника на тржишту, у распону од око 5% до око 20%.

Поређењем података за октобар у односу на август 2010. године долази се до закључка да просечан промет деривата битно разликује код сваког од посматраних учесника на тржишту. Највећи раст у овом периоду остварио је X од око X%, док је X забележио исти ниво просечног промета у октобру, као и у августу месецу. Остали учесници на тржишту бележе пад по овом показатељу и то у распону од око 5% до око 20%. Наведено произлази из изразито наглашеног сезонског карактера потрошње појединих деривата, а нарочито Д2, услед пољопривредних јесењих радова, што је у директној вези са структуром промета код сваког од посматраних учесника на тржишту. Осим тога, структура промета је условљена и локацијом бензинских станица, те чињеница да поједини учесници на тржишту (X) имају већи број бензинских станица у руралним областима такође утиче на раст промета у овом периоду.

У децембру 2010. године у односу на октобар, сви учесници на тржишту су остварили пад просечног промета који се кретао и до 20%.

Наведено упућује на закључак да су учесници на тржишту, уколико се посматра кретање просечног промета, у кратком временском периоду предузели одређене активности како би одговорили на овакву политику малопродајних цена НИС-а. Основано се може претпоставити да су описана кретања у директној вези са структуром промета на бензинским станицама код сваког посматраног учесника на тржишту, локације бензинских станица (аутопут, градска и рурална област итд), као и са општим трендом конверзије потрошње појединих нафтних деривата (Д2 у евродизел, МВ95 у БМБ95 премијум и БМБ95 евро премијум) и пораста потрошње ТНГ-а.

На основу изнетог може се закључити да се у посматраном периоду, посматрано по бензинској станици на целој територији Србије, предметна акција НИС-а није битно и трајно одразила на кретање просечног промета других учесника на тржишту, те да за последицу није имала истискивање са тржишта Републике Србије конкурената који се са НИС-ом могу поредити у погледу ефикасности.

Уколико би се предметна акција посматрала по дериватима, могуће је да би изведени закључак био другачији. Међутим, овакав приступ анализи био је ограничен немогућношћу прецизне алокације трошкова централе и трошкова мреже на фиксне и варијабилне трошкове и на носиоце трошкова (деривате), услед начина на који компаније врше обрачун поменутих трошкова и њихово исказивање и самим тим њихове неупоредивости.

Како би се стекла општа слика о пословању учесника на тржишту у посматраном периоду, извршен је увид и у финансијске извештаје посматраних учесника на тржишту за 2009. годину, као годину која претходи предметној акцији НИС-а и за 2010. годину, у којој је акција спроведена³¹. Биланси успеха наведених компанија показују да су Интермол и Еко Serbia остварили пословни добитак у обе посматране године, али су услед финансијских и осталих расхода у обе године остварили нето губитак. OMV је у обе посматране године остварио како пословни тако и нето добитак, док је Лукоил остварио како пословни тако и нето губитак. Увидом у консолидовани финансијски извештај НИС а.д., констатовано је да је у 2009. години остварен како пословни тако и нето губитак, док је у 2010. години остварен добитак по оба основа.

При оцени ефеката предметне акције, Комисија је имала у виду да је, са аспекта интереса крајњег потрошача, ова акција имала чак и позитивне ефекте. Након линеарног снижења малопродајних цена на свим бензинским станицама у фебруару 2010. године, од августа исте године НИС започиње тзв. пилот пројекат диференцираних малопродајних цена на микро тржиштима. Пројекат је подразумевао диференциране цене на одабраним бензинским станицама у односу на малопродајне цене на осталим станицама НИС-а и то за једног, више или све деривате нафте. Пројекат се може делимично сматрати одговором НИС-а на активности конкуренције у току лета 2010. године, које су довеле до снижења малопродајних цена истих деривата на истим локацијама, али у различитом износу од стране НИС-а и његових конкурената. На овај начин, постигнута је ценовна конкуренција, која је у претходном периоду изостала, услед формирања малопродајних цена у складу са прописима који су били на снази.

Комисија очекује да ће елемент ценовне конкуренције бити још израженији у наредном периоду услед слободног формирања малопродајних цена, које, почев од 2011. године, више нису предмет административног регулисања. Захваљујући томе, а према проценама самих учесника на тржишту, малопродајне цене појединих деривата су данас око 10 динара ниже него што би биле да је формула из Уредбе о ценама деривата нафте остала на снази.

³¹ Финансијски извештаји су јавно доступни на сајту Агенције за привредне регистре www.apr.gov.rs

ЗАКЉУЧЦИ И ПРЕПОРУКЕ

На основу прикупљених података и анализе стања конкуренције на тржишту увоза, прераде, veleпродаје и малопродаје нафте и деривата нафте у Републици Србији у периоду 2008-2010. година, Комисија је извела следеће закључке и усвојила следеће препоруке:

1. У посматраном периоду, регулатива у овој области задржала је у саму срж тржишне конкуренције, нарочито ценовне, и директно утицала на стварање и одржавање административних и техничких баријера за улазак на тржиште и пословање. Неопходно је регулативу свести на ниво поштовања прописаних техничких, еколошких, безбедносних и сличних стандарда као и обезбеђења одрживости у снабдевању. Пракса честе измене прописа и замене постојећих баријера новим је неприхватљива, како са становишта правила заштите конкуренције, тако и са становишта стварања правне неизвесности у погледу будућих пословних потеза код учесника на тржишту. У посматраном периоду, ценовна конкуренција је највише била изражена код ТНГ-а, јединог деривата са потпуно слободним режимом увоза и формирања цена. Ова чињеница јасно указује да само слободна конкуренција на тржишту доприноси остварењу економског напретка и добробити друштва, а нарочито потрошача.
2. Континуираност праћења посматраног сектора захтева свеобухватну и ажурирану базу података, која у овом тренутку као таква не постоји. Комисија није надлежна да утврђује да ли и на који начин државни органи прате и евидентирају податке о нафти и дериватима нафте у свим фазама производног и прометног циклуса.
3. Праћење и контролу токова нафте и нафтних деривата отежава чињеница да су присутне и појаве карактеристичне за тзв. сиву економију, што између осталог негативно утиче на приход државе.

Овакав став Комисије, потврђује навод и залагање НИС-а да се у складу са прописима ЕУ уведе обавеза on-line monitoringa квантитета горива у промету, чиме би се сав промет вратио у легалне и контролисане канале, и тиме заштитио државни буџет и остали учесници на тржишту. Овим начином мониторинга било би онемогућено да, као што је наведено у допису НИС-а, „део деривата наведених приликом увоза у Србију као „остали деривати“ буде „намешан“ у квалитетне деривате без акцизне евиденције. Мањак обавезе акцизе омогућује компанијама које врше ово „намешавање“ да нелојално конкуришу нижом ценом“.

Комисија сматра да је оправдан и предлог НИС-а исказан у следећем наводу: „... подаци потребни за израду енергетског биланса РС захтевају се на годишњем нивоу (у августу месецу се достављају процене за текућу и план за наредну годину, док се подаци о оствареним резултатима достављају у априлу месецу за претходну календарску годину). Мислимо да то не задовољава потребе енергетских субјеката и да би требало подзаконским актом прописати доставу података на (минимално) кварталном нивоу: увоз, производња, промет на домаћем и ино тржишту и податак о кретању залиха.“

4. Производњу и прераду сирове нафте и производњу деривата нафте у Србији обавља само једно предузеће - НИС. Као једини домаћи произвођач основних деривата нафте (МБ95, БМБ95 и Д2), НИС је искористио могућности прописане Уредбом о ценама деривата нафте и своје veleпродајне цене подигао до нивоа највиших прописаних veleпродајних цена основних деривата нафте без фискалних дажбина, чиме је учинио неисплативим даљу препродају ових деривата, ускративши својим конкурентима било какву зараду на veleпродајном нивоу.
5. Тржиште увоза и veleпродаје нафтних деривата који су на режиму слободног увоза (евро дизел, ТНГ) одликује постојање великог броја привредних субјеката који су регистровани за ову делатност. Ипак, концентрисаност увоза (а самим тим и трговине на велико) и код ових деривата је висока, тако да првих 10 увозника чини између 90-95% укупног увоза посматраних деривата, осим у 2006. години, када је првих 10 чинило 70% укупног увоза дизел горива. Из ових разлога, Комисија ће у наредном периоду посебну пажњу посветити контроли евентуалних концентрација на овом сегменту тржишта.
6. Veleпродајне цене нафтних деривата биле су регулисане Уредбом о ценама деривата нафте која је престала да важи 31.12.2010. године. Продаја основних деривата нафте бензинским станицама од стране произвођача (НИС) вршена је по ценама које не могу бити веће од највиших произвођачких цена утврђених у складу са Уредбом, увећаних за износ фискалних дажбина (акциза и ПДВ). Уредбом је била регулисана и цена евро дизела, чији је увоз био слободан. Veleпродајна цена деривата који је на режиму слободног увоза (ТНГ) формирала се слободно и била је превасходно одређена увозном ценом и зависним трошковима увоза.
7. Учесници на тржишту су током целог посматраног периода ниске марже код једне групе деривата (Д2, БМБ95 и МБ95) надокнађивали високим маржама код друге групе деривата (евро дизел и ТНГ). Посматрано у односу на 2008. годину, малопродајне марже су имале растући тренд, што је посебно карактеристично код евро дизела у 2010. години. Услед чињенице да је увоз евро дизела током целог посматраног периода био слободан, veleпродајна цена се налазила знатно испод максимално прописане, са једне стране, док је малопродајна цена била одређена у максималном износу у складу са Уредбом, са друге стране.
8. Од момента примене нове методологије формирања veleпродајних и малопродајних цена у 2010. години, у структури малопродајне цене преовлађује трансферна цена без акцизе и ПДВ-а, односно набавна цена, на коју се затим додају зависни трошкови набавке и малопродајна маржа (разлика у цени). Овако добијени износ, који представља продајну цену без акцизе и пореза (ПДВ), треба увећати за прописани износ акцизе, који варира у зависности од типа деривата, и за износ ПДВ –а (18%). Према подацима којима располаже Комисија, а који се односе на период у коме се предметна секторска анализа приводи крају (септембар 2011. године), просечан износ малопродајних маржи се креће у интервалу од 8 до 12 евроценти по литру горива, у зависности о ком деривату је реч. Са друге стране, збирно учешће акциза и ПДВ-а у малопродајној цени моторних бензина у септембру месецу 2010. године износило је 52,18% за моторни бензин БМБ95, 50,82% за моторни бензин евро премијум БМБ95, 44,54% за Д2 и 42,24% за евро дизел³².

³² Подаци добијени од УНКС.

9. Учесници на тржишту на различит начин обрачунавају и исказују исте категорије трошкова, што отежава упоредну анализу њиховог пословања. Из овога даље произлази да није могуће извршити поделу трошкова на фиксне и варијабилне, као и њихову алокацију на носиоце трошкова, односно на деривате, како би се извршило њихово упоређивање са оствареним маржама.
10. Прометни сегмент нафтне привреде је изузетно конкурентан, посебно сегмент трговине на мало, захваљујући агресивнијем наступу већ присутних компанија у трговини на мало и њиховој тежњи за већим учешћем у трговини на велико. Конкуренција је веома развијена и то пре свега она неценовна, заснована на квалитету производа и пружених услуга. Ценовна конкуренција у малопродаји је током целог посматраног периода била опредељена важећим регулаторним оквиром. Ценовна конкуренција је била изражена код деривата који се налазе на режиму слободног увоза и чија се цена слободно формира на тржишту. Код деривата који се налазе на режиму обавезне куповине од НИС-а и чије су цене такође биле регулисане Уредбом, ценовне конкуренције није било све до 2010. године, када су по први пут уочена извесна одступања од прописаних максималних малопродајних цена.
11. Комисија није уочила акте или радње учесника на тржишту које представљају рестриктивне споразуме. Иако су малопродајне цене релативно уједначене није утврђено постојање изричитих или прећутних договора, усаглашене праксе у смислу Закона итд, већ је та уједначеност резултат транспарентности цена и прилагођавања условима на тржишту. Ипак, неопходно је указати да усаглашена пракса, као вид рестриктивног споразума, може бити успостављена и постигнута непосредним или посредним контактом између фирми, чији је циљ или последица утицај на тржишно понашање односно на кретање на тржишту или откривање намераваних будућих пословних потеза својим конкурентима.

У условима слободног приступа тржишту и слободног формирања цена, које се очекује, Комисија ће пратити са посебном пажњом понашање учесника на тржишту и околности које евентуално указују на рестриктивне споразуме.

Након спровођења секторске анализе за наведени период, Комисија је закључила да је неопходно и у том смислу донела одлуку, да настави анализу у сегменту трговине на велико и трговине на мало нафтних деривата, на годишњем нивоу, и то за сваку претходну годину у будуће.