

Демпферный механизм в системе ценообразования на топливном рынке России

А. В. Малков^{1}, В. Ю. Немов²*

¹Новосибирский государственный университет, г. Новосибирск,
Российская Федерация

²Институт нефтегазовой геологии и геофизики СО РАН, г. Новосибирск,
Российская Федерация

* e-mail: a.malkov@g.nsu.ru

Аннотация. В работе исследован актуальный рынок моторных топлив в России после введения демпферного механизма. Показано, как работала система ценообразования на российском рынке моторных топлив до введения демпферного механизма. Систематизированы последствия изменения системы ценообразования на моторные топлива с учетом демпферного механизма на примере Омского НПЗ в 2019 году. В статье приведены преимущества и недостатки введенного демпферного механизма, и возможные пути их решения в долгосрочной перспективе.

Ключевые слова: ценообразование моторных топлив, бензин, дизельное топливо, налогообложение нефтяной отрасли, налоговый маневр, обратный акциз, демпфирующий механизм, нетбэк

Damper mechanism in the pricing system in the fuel market of Russia

A. V. Malkov^{1}, V. Y. Nemov²*

¹Novosibirsk State University, Novosibirsk, Russian Federation

²Institute of Petroleum Geology and Geophysics, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Novosibirsk, the Russian Federation

* e-mail: a.malkov@g.nsu.ru

Abstract. The paper studies the current market of motor fuels in Russia after the introduction of the damper mechanism. It is shown how the system worked on the Russian market of motor fuels before the introduction of the damper mechanism. The consequences in the pricing system for motor fuels, taking into account the damper mechanism, are shown on the example of the Omsk Oil Refinery in 2019. The article presents the advantages and disadvantages of this damper mechanism, and possible ways to solve them in the long term.

Keywords: pricing of motor fuels, gasoline, diesel fuel, taxation of the oil industry, tax maneuver, reverse excise tax, damping mechanism, netback

Введение

Моторные топлива, такие как автомобильный бензин и дизельное топливо, являются неотъемлемой частью современного энерго- и топливоснабжения экономики России. Рост цен на данные виды топлива приводит к увеличению уровня цен в сельскохозяйственной отрасли и на промышленную продукцию, усилению инфляционной составляющей и к снижению рентабельности промышленных производств и услуг, в том числе нефтеперерабатывающих заводов.

Нефтяная отрасль России является основным бюджетобразующим источником, что обуславливает особое внимание со стороны государства. А вопрос налогообложения в нефтяной отрасли является актуальным для изучения в первую очередь из-за того, что его условия и параметры постоянно меняются. Поэтому в текущем виде налоговая система является довольно сложной и противоречивой по многим аспектам.

На сегодняшний день с рентабельностью НПЗ возникает неопределенность из-за ряда факторов, таких как волатильность курса национальной валюты и цен на нефть, геополитической обстановки, экологических норм и других не менее важных факторов.

Цель исследования – выявление последствий трансформации российского рынка моторных топлив в условиях введения демпфирующего механизма.

В статье были поставлены и решены следующие задачи:

- Выявлены причинно-следственные связи введения демпфирующего механизма, как новой составляющей налогообложения нефтяной отрасли;
- Моделирование расчета ценообразования на рынке моторного топлива, на примере Омского НПЗ с учетом введённого демпфирующего механизма;
- Выделение преимуществ и недостатков данного механизма и обоснование возможных путей решения.

Методы и материалы

Понятие демпфирующего механизма используется в разных естественных и гуманитарных науках и характеризует погашение возникающих колебаний. Рассмотрение вопроса ценообразования на рынке моторных топлив в России рассматривается в работах Колпакова А.Ю, Акимова В.Н. и др., в которых авторы сходятся во мнение, что в данном виде действующая система налогообложения является сложной и противоречивой, также прослеживается общая мысль о необходимости дальнейшей корректировки налоговой политики после нововведений – демпферный механизм. Авторами отмечается целесообразность введения и завершения налогового маневра [1,2,3].

Роль налогообложения на рынке моторных топлив исследуется в работах Кашириной М.В., Акимова В.Н. и Хомутова И.А. Авторы схожи во мнении о том, что текущие изменения в налогообложении позволят в дальнейшем снизить волатильность цены на моторные топлива. Так же в работах данных авторов прослеживается мысль о том, частое изменение налогообложения может непредсказуемо сказаться на участниках рынка. Госрегулирование в виде демпфирующего механизма позволит повышать поставки нефтепродукты на внутренний рынок в условиях падения мировых цен на нефть [1, 4, 5].

Рассмотрение влияния субсидий на государственные доходы в работе Cheon A. свидетельствует о существовании обратной взаимосвязи между объемами субсидий на ископаемое топливо и институциональным потенциалом регулирования системы пополнения государственных доходов [6].

Демпфер — это обратный акциз, выплаты из бюджета нефтеперерабатывающим заводам, которые позволяют компенсировать разницу между средней экс-

портной ценой на нефть и стоимостью бензина или дизельного топлива на внутреннем рынке.

В данной статье будет производиться расчёт по влиянию демпферного механизма на работу Омского НПЗ. Данный выбор обусловлен тем, что Омский НПЗ является основным поставщиком нефтепродуктов на рынок СФО, а также одним из крупнейших НПЗ в России. Выбранная формульная модель налогообложения нефтяной отрасли рассматривается в силу того, что выплаты нефтяным компаниям производятся благодаря ФНБ и НДСИ.

Расчёт НДСИ на тонну осуществляется по формуле (1):

$$K_c = K_{ц} * B_c - D_m, \quad (1)$$

где B_c – базовая ставка НДСИ, $K_{ц}$ – ценовой коэффициент, D_m – льготный коэффициент, учитывающий особенности добычи нефти.

Нововведения в виде демпферного механизма заложены в коэффициенте особенности добычи, который рассчитывается согласно следующему уравнению:

$$D_m = K_{ц} * K_{ндпи} * (1 - K_v * K_3 * K_d * K_{дв} * K_{кан}) - K_k - K_{абдт} - K_{ман} * C_{вн}, \quad (2)$$

где $K_{ндпи}$ – с 2017 г. установлен на уровне 919 руб.; K_v – коэффициент, характеризующий степень выработанности запасов; K_3 – коэффициент, характеризующий величину запасов конкретного участка недр; $K_{кан}$ – коэффициент, характеризующий регион добычи и свойства нефти; K_d – коэффициент, характеризующий сложность добычи; $K_{дв}$ – коэффициент, характеризующий степень выработанности конкретной залежи углеводородного сырья; K_k – с 1 января 2019 г. установлен в размере 428 руб.; $K_{абдт}$ – коэффициент, характеризующий надбавки за автомобильный бензин и дизельное топливо; $K_{ман}$ – коэффициент, учитывающий влияние экспортной пошлины; $C_{вн}$ – коэффициент, характеризующий добычу сверхвязкой нефти.

Коэффициент $K_{абдт}$ определяется по следующей формуле:

$$K_{абдт} = I_{аб} * N_{аб} + I_{дт} * N_{дт}, \quad (3)$$

где $I_{аб}$ и $I_{дт}$ – бинарные коэффициенты, рассчитываемые следующим образом:

$$I_{аб} = \begin{cases} 0, & \text{если } D_{аб} = (C_{абэксп} - C_{абвр}) \leq 0 \\ 1, & \text{если } D_{аб} = (C_{абэксп} - C_{абвр}) > 0 \end{cases}, \quad (4)$$

$$I_{дт} = \begin{cases} 0, & \text{если } D_{дт} = (C_{дтэксп} - C_{дтвр}) \leq 0 \\ 1, & \text{если } D_{дт} = (C_{дтэксп} - C_{дтвр}) > 0 \end{cases}, \quad (5)$$

В свою очередь $D_{аб}$ и $D_{дт}$ содержатся в $K_{демп}$:

$$K_{\text{АБДТ}} = \left((D_{\text{АБ}} + \Phi_{\text{АБ}}) * V_{\text{АБ}} + (D_{\text{ДТ}} + \Phi_{\text{ДТ}}) * V_{\text{ДТ}} \right) * K_{\text{КОМП}}, \quad (6)$$

где $V_{\text{аб/дт}}$ – объёмы автомобильного бензина и дизельного топлива класса Евро-5; $K_{\text{комп}}$ – 0,6 в 2019 году и 0,5, начиная с 1 января 2020 года.

Для сравнения индикативной цены и экспортной альтернативы используется следующее уравнение экспортной цены для бензина:

$$C_{\text{АБэксп}} = (C_{\text{АБРТ}} - T_{\text{АБМ}} - \text{ЭП}_{\text{АБ}}) * P + A_{\text{АБ}} * (1 + C_{\text{НДС}}), \quad (7)$$

где $C_{\text{АБРТ}}$ – средняя цена на АИ-92 класса Евро-5 на международном рынке нефтяного сырья, $T_{\text{АБМ}}$ – средние затраты на транспортировку морем и перевалку в портах 1 тонны АИ-92 класса Евро-5 из морских портов России, $\text{ЭП}_{\text{АБ}}$ – экспортная пошлина на автомобильный бензин АИ-92 класса Евро-5, P – среднее значение курса доллара к рублю, $A_{\text{АБ}}$ – ставка акциза в налоговый период, $C_{\text{НДС}}$ – ставка налога на добавленную стоимость.

Для расчета демпфера выбраны следующие установленные значения индикативных цен – $C_{\text{АБВР}}$ и $C_{\text{ДТВР}}$: 56 000 руб./т для автомобильного бензина класса Евро-5 и 56 000 руб./т в 2019 году, с последующей индексацией в 5% для дизельного топлива.

Так, если индикативная цена превышает расчётную экспортную альтернативу, то невнятные компании должны заплатить в государственный бюджет. И наоборот, в случае превышения экспортных цен над установленной, государство выплачивает компаниям установленную долю разницы данных цен.

Результаты и обсуждение

Проводя анализ рынка моторных топлив в России в период с 2014 по 2018 годы были выявлены основные аксиомы, на основе которых стабильно функционировал рынок моторных топлив. Однако данная система сломалась в середине 2018 года, что представлено на рисунке 1.



Рис. 1. Сложившаяся система аксиом на рынке МТ

А именно произошло резкое увеличение стоимости моторных топлив примерно на 10%:

- Цены на нефть растут, что в свою очередь привело к росту розничной продукции на 3,1 руб./л.
- Падение курса рубля к доллару из-за бюджетного правила, т.к. Минфин аккумулирует доллары, спровоцировало рост цен на рынке моторных топлив примерно на 1,7 руб./л.
- Увеличение акциза подняло рыночную стоимость моторного топлива на 1,3 руб./л.
- Снижение доходности сбытового сегмента позволило сдержать резкий скачок стоимости моторного топлива, а именно -2,2 руб./л.

Данные факторы обусловили введение демпферного механизма со стороны государства для регулирования деятельности нефтеперерабатывающих предприятий.

Вступивший в силу с 2019 году демпфер был основан на разнице между экспортной ценой топлива и условной внутренней ценой, которая была закреплена в соответствующем законопроекте и подлежала ежегодной индексации на 5%.

Демпферный механизм вводился Правительством России с целью поддержания стабильности цен на нефтепродукты на внутреннем рынке вне зависимости от колебания стоимости нефти в мире, для поддержания загрузки внутреннего рынка и стабильности рентабельности НПЗ.

В результате расчетов и анализа динамики оптовых цен на моторные топлива по Омскому НПЗ, как основного поставщика моторных топлив в Сибирском федеральном округе (СФО), были выявлены новые закономерности в ценообразовании на моторные топлива в России с учетом введенного демпферного механизма. Анализ влияния демпфера показывает, что фактические цены никак не коррелируют с экспортной альтернативой, однако если добавить демпфирующий акциз, то будет прослеживаться хорошая корреляция с величиной оптового нетбэка (рис.2).

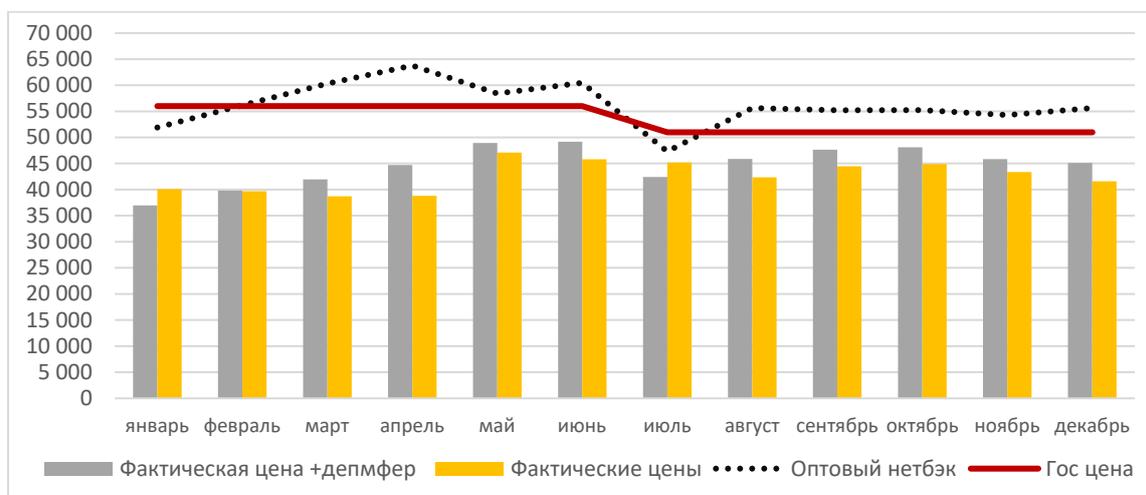


Рис. 2. Расчеты оптовых цен по Омскому НПЗ

Данные расчеты показывают, что в 2019 году Омский НПЗ получал около 24500 руб./т из бюджета по введённому демпферному механизму. На основе полученных расчетов можно сделать вывод, что возникла новая система ценообразования на моторные топлива. Условно такую схему можно назвать «нетбэк минус демпфер». В результате данных нововведений в 2019 году было выплачено около 300 млрд руб. нефтяным компаниям в качестве демпферного механизма.

Заключение

Высокая зависимость российской экономики от мировых цен на нефть заложена в основные инструменты фискальной политики – при расчёте НДС и экспортной пошлины. Такая связь в периоды роста цен на нефть имеет положительный эффект в виде роста доходов федерального бюджета, куда эти налоги и сборы зачисляются в 100% размере. В связи с новыми внешнеэкономическими вызовами, например, вступлением России в ВТО, возникает необходимость регулирования параметром внешнеэкономической деятельности, поэтому происходит снижение экспортной пошлины. Потеря части доходов бюджета страны от постепенного снижения экспортной пошлины ложится на НДС. И основная налоговая нагрузка ложится на внутреннего потребителя, так как именно внутренний потребитель потребляет бензин, выработанный из нефти, которая облагается более высоким НДС. Кроме того, государству не выгодно иметь низкие цены на нефть, являющиеся одним из главных источников федерального бюджета.

Полученный опыт после начала налогового маневра позволяет судить об эффективности и недочетах этого регулирования. Основной проблемой, выделяемой в условия сложившегося опыта, является снижение рентабельности НПЗ в силу повышения цен на нефть. Данная ситуация затрагивает не только НПЗ, но и конечного потребителя – повышения цен на моторное топливо, являющегося неотъемлемой частью современной экономики России. В свою очередь снижение рентабельности НПЗ приводит к появлению не менее важных проблем, таких как дефицит энерго- и топливообеспечением, ухудшением экологической ситуации из-за отсутствия источника модернизации производства. Например, на востоке страны всего 4 НПЗ на более, чем 60% площади территории страны, поэтому из-за сложностей функционирования хотя бы одного из этих заводов, могут повлечь диспропорции энергопотребления и другие не менее важные социально-экономические проблемы в данном макрорегионе страны. Также последствием налогового маневра и снижением рентабельности может стать усиление монополии на рынке нефтепродуктов, так как крупные компании такие как Роснефть, Сургутнефтегаз, Лукойл, Газпром, Татнефть Славнефть, Башнефть и т. д. имеют право на возвратный акциз без учета квот на поставки нефти в отличие от независимых НПЗ, которым завершение налогового маневра грозит банкротством.

Правительство России в условиях сложившегося опыта последствий налогового маневра решило ввести демпферный механизм, являющийся обратным акцизом, введённым как основной инструмент для снижения волатильности

цен на моторные топлива в России и поддержания загруженности внутреннего рынка страны. Так в новых условиях налогообложения, один из крупнейших в России Омский НПЗ получил порядка 24500 руб./т моторных топлив в рамках демпферного механизма, что способствовало загрузке внутреннего рынка.

Основные положительные аспекты демпферного механизма:

- за время действия демпфера цены на автомобильный бензин и дизельное топливо выросли меньше, чем инфляция;
- в оптовом сегменте присутствует рыночное ценообразование, а экспортный нетбэк может быть выше розничных цен;
- когда нетбэк низкий, демпфер позволяет дополнительно наполнить бюджет;
- происходит стимулирование загрузки внутреннего рынка моторных топлив.

К основным недостаткам демпферного механизма можно отнести:

- оторванность индикативной цены от реальной рыночной ситуации;
- нерентабельность независимых АЗС и их загрузка при низких ценах;
- снижение уровня конкуренции в нефтепродуктовой рознице – режим коллективной группы налогоплательщиков;
- низкий ценовой коридор, позволяющий превышать индикативную цену.

Все выше сказанное подтверждает необходимость корректировки данного механизма. Поэтому необходимо осторожно трансформировать систему налогообложения с учётом интересов и последствий для всех участников процесса.

Благодарности

Настоящее исследование выполнено при финансовой поддержке гранта РФФИ № 22-28-02056.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Акимов В.Н. Анализ динамики цен на моторные топлива на российском рынке в 2000-2020 гг. в свете налоговой политики в нефтяной отрасли // Экономика и бизнес. – 2020. – № 3. – С. 157-184.
2. Колпаков А.Ю. Актуальная модель ценообразования на рынке моторных топлив в России // Экономическая политика России в межотраслевом и пространственном измерении. – 2020. – № 1. – С. 232-237.
3. Плиева Е.Б. Ценообразование на бензин или «бензиновая лихорадка» // вестник современных исследований. – 2018. – № 11.2. – С. 163-164.
4. Хомутов И.А. Вопреки законам рынка. К чему приводит регулирование цен на моторные топлива? // Нефтегазовая вертикаль. – 2019. – № 19. – С. 25-35.
5. Каширина М.В. Нефтедобыча и переработка: проблемные вопросы налогообложения и администрирования // Налоги и налогообложение. – 2020. – № 3. – С. 56-66.
6. Cheon A., Urpelainen J., Lackner M. Why do governments subsidize gasoline consumption? An empirical analysis of global gasoline prices, 2002–2009 // Energy Policy. – 2013. – Vol. 56. – P. 382-290.

© А. В. Малков, В. Ю. Немов, 2022