



Загадка дорогого бензина

Что движет ценами на моторное топливо в России?

ДЕНИС БОРИСОВ

ДМИТРИЙ ДЗЮБА

Московский нефтегазовый центр ЕУ

Почему стоимость бензина в России постоянно растет не только в условиях увеличения, но и падения мировых цен на нефть? Этот вопрос является одним из наиболее популярных, при этом ответ на него связан с комплексным характером системы ценообразования на моторные топлива в стране.

Безусловно, глобальная конъюнктура оказывает существенное влияние на российский рынок нефтепродуктов, однако важнейшую роль играет и отечественная система налогообложения, подверженная постоянным изменениям. В частности, уменьшение вывозных пошлин на нефтепродукты способствовало повышению так называемого экспортного нетбэка, что толкало вверх отпускные цены на НПЗ.

При этом весомый вклад в цены, которые водители видят на АЗС, вносят и косвенные налоги. В первую очередь акциз, который постоянно растет. В результате в последние годы динамика повышения цен на бензин далеко не всегда соответствовала ожиданиям потребителей.

Справедливости ради отметим, что бензин в России остается относительно дешевым по сравнению с большинством зарубежных стран. Тем не менее при определении дальнейшего направления фискальных реформ необходимо очень тщательно оценивать их последствия для конечных потребителей моторного топлива.

Времена, когда значительную часть нефтепродуктов, полученных при перегонке, выливали или сжигали как отходы производства, а целевой фракцией был керосин, давно ушли в прошлое. Много воды и нефтепродуктов утекло с тех пор: керосиновую лампу сменила лампа накаливания, а противостояние локомотива и грузовика закончилось победой последнего.

100 лет назад мир находился в состоянии перехода от одной структуры потребления энергоресурсов к другой. Во многом схожие процессы наблюдаются и сейчас. Стремление хозяйствующих субъектов конкурировать по затратам, экологические инициативы государств, приоритетность вопросов энергобезопасности, развитие технологий заставляют поверить в то, что глобальный энергетический переход уже начался. В текущих условиях, когда мы уже одной ногой практически шагнули в «Индустрию 4.0», но электромобили пока не заполнили улицы городов, актуально рассмотреть принципы ценообразования на традиционные моторные топлива.

МАНЕВР БЬЕТ ПО НЕТБЭКУ

Процесс ценообразования на внутри российском рынке нефтепродуктов подвержен влиянию различных факторов. Ключевыми среди них являются общемировая конъюнктура сырьевых рынков, состояние спроса и предложения (в том числе вследствие ремонтов на нефтеперерабатывающих заводах, изменения уровня запасов на нефтяных базах и т. п.), а также трансформация налоговой и таможенно-тарифной политики.

Несмотря на то, что автомобильный бензин экспортируется за пределы Таможенного союза в очень ограничен-

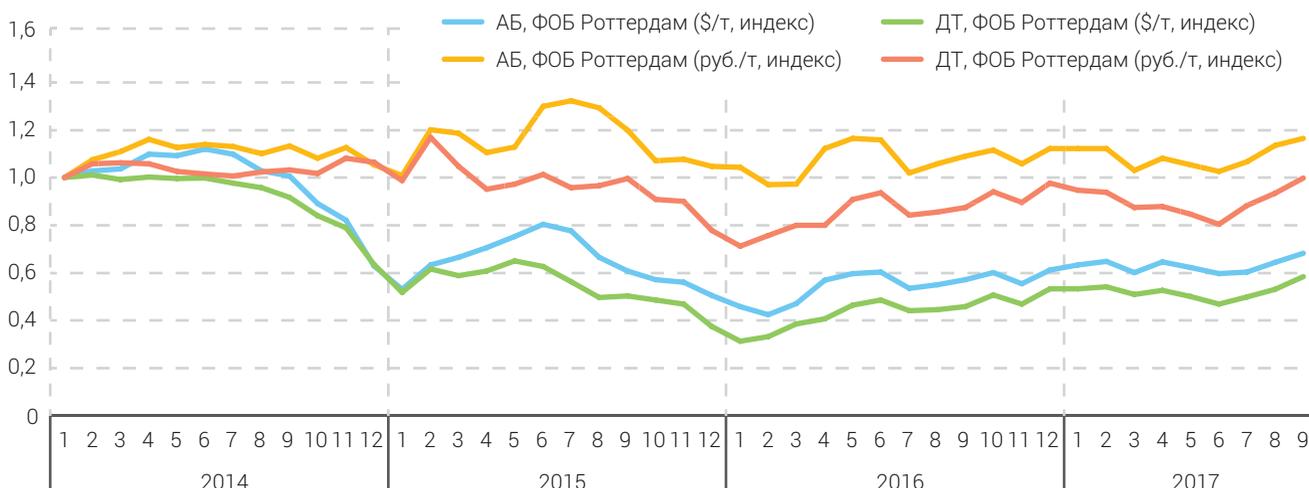
ных объемах (около 10% производства; для сравнения: по дизелю этот показатель превышает 50%), международные цены (то есть величина экспортной альтернативы) на данный нефтепродукт в значительной мере служили и служат ориентиром для установления цены внутри РФ. Поскольку глобальные цены на нефть/нефтепродукты и курс рубля к доллару имеют ярко выраженную зависимость, то при падении биржевых котировок моторных топлив ослабление национальной валюты во многом нивелирует для потребителей эффекты от конъюнктурных изменений. К примеру, на предыдущем пике цен, летом 2014 года, стоимость автомобильного бензина в Роттердаме составляла около \$1100/т, или более 38 тыс. руб./т по тогдашнему курсу. В сентябре 2017 года европейская цена находилась на уровне \$680/т, что в национальной валюте составило около 39 тыс. руб./т (см. «Европейские цены на нефтепродукты»).

В текущих условиях, пока электромобили не заполнили улицы городов, актуально рассмотреть принципы ценообразования на традиционные моторные топлива

При этом для российских производителей экспортной альтернативой, безусловно, является не собственно биржевая цена в Европе или Юго-Восточной Азии, а ее нетбэк. То есть цена, «очищенная» от стоимости транспорти-

ЕВРОПЕЙСКИЕ ЦЕНЫ НА НЕФТЕПРОДУКТЫ

\$ и руб. (индекс, 100 = январь 2014)



Источник: OPEC Secretariat, ЦБ РФ, оценка Московского нефтегазового центра EY

ровки и экспортной пошлины. Именно она обеспечивает равную доходность поставок внутри страны и за рубеж. В связи с особенностями механизма таможенно-тарифного регулирования на уровень нетбэка влияет изменение ставки экспортной пошлины (ЭП) как на нефть, так и на нефтепродукты.

Автомобильный бензин экспортируется в очень ограниченных объемах, но международные цены на данный нефтепродукт служат ориентиром для установления цены внутри РФ

За последние 10 лет ставки пошлин на нефтяное сырье и продукты его переработки менялись неоднократно. Наиболее значимыми этапами стали введение системы «60-66-90» (или «60-66») и осуществление двух налоговых маневров – малого и большого. В случае с «60-66» снижение ставки ЭП на сырую нефть с 65 до 60% (как мера поддержания экономики добычи и сокращения фискальной субсидии переработке) сопровождалось установлением высокой (практически запретительной) ЭП на бензин, на уровне 90% (в целях стабилизации ситуации на внутреннем рынке).

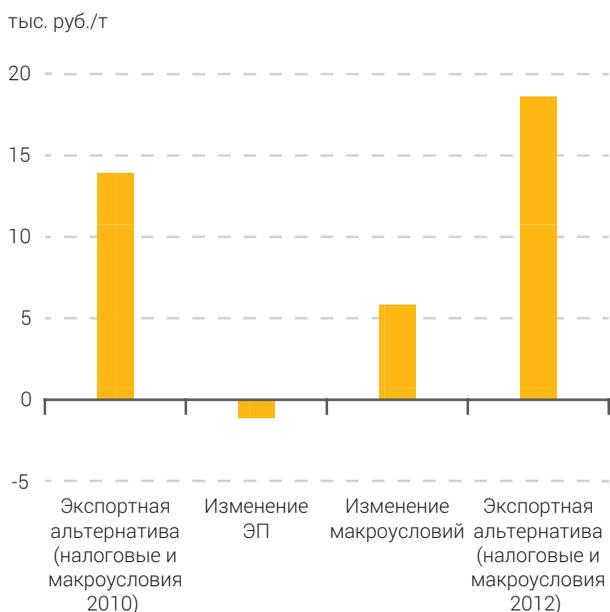
Непосредственным эффектом от ведения «60-66» стало уменьшение величины нетбэка по автомобильному бензину. По нашим оценкам, в 2011-2012 годах оно составило порядка 1 тыс. руб./т (см. «Факторный анализ изменения цен на АБ»). При этом благодаря улучшению рыночной конъюнктуры уровень экспортной альтернативы заметно вырос.

В дальнейшем, во время имплементации налоговых маневров, все изменения были направлены на повышение нетбэка по автомобильному бензину (равно как и по всем прочим светлым нефтепродуктам). При этом смещение фискального акцента в секторе upstream с экспортной пошлины на налог на добычу полезных ископаемых (НДПИ) привело к тому, что одновременно уменьшались и ставки пошлин на нефтепродукты (в части автомобильного бензина и других светлых нефтепродуктов). В результате за период с 2014 по 2017 год суммарный эффект от изменения ставок ЭП для рынка автомобильного бензина (то есть рост нетбэка по нефтепродукту), по нашим оценкам, превысил 10 тыс. руб./т (повышение было частично нивелировано падением мировых цен на нефтепродукты).

ТЯЖЕЛЫЙ «КОСВЕННЫЙ» ГРУЗ

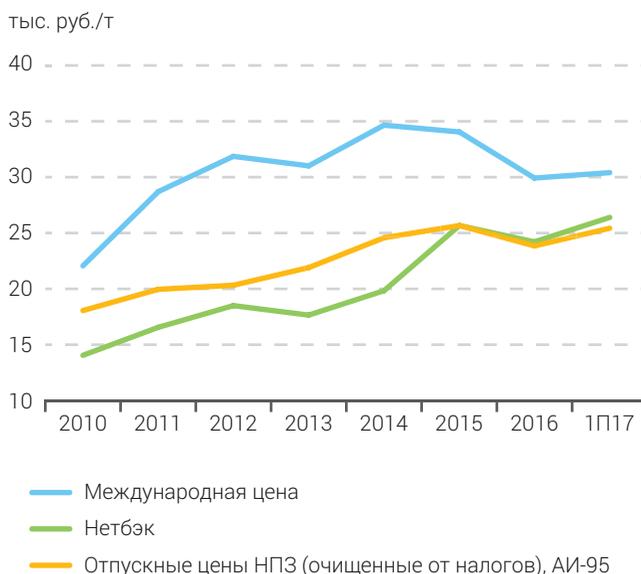
Наряду с «базисом» (нетбэк и соотношение спроса/предложения в отдельно взятый период времени) на уровень цен влияет и величина косвенных налогов. Ведь для получения сопоставимой экономики поставок

ФАКТОРНЫЙ АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЯ ЦЕН НА АБ



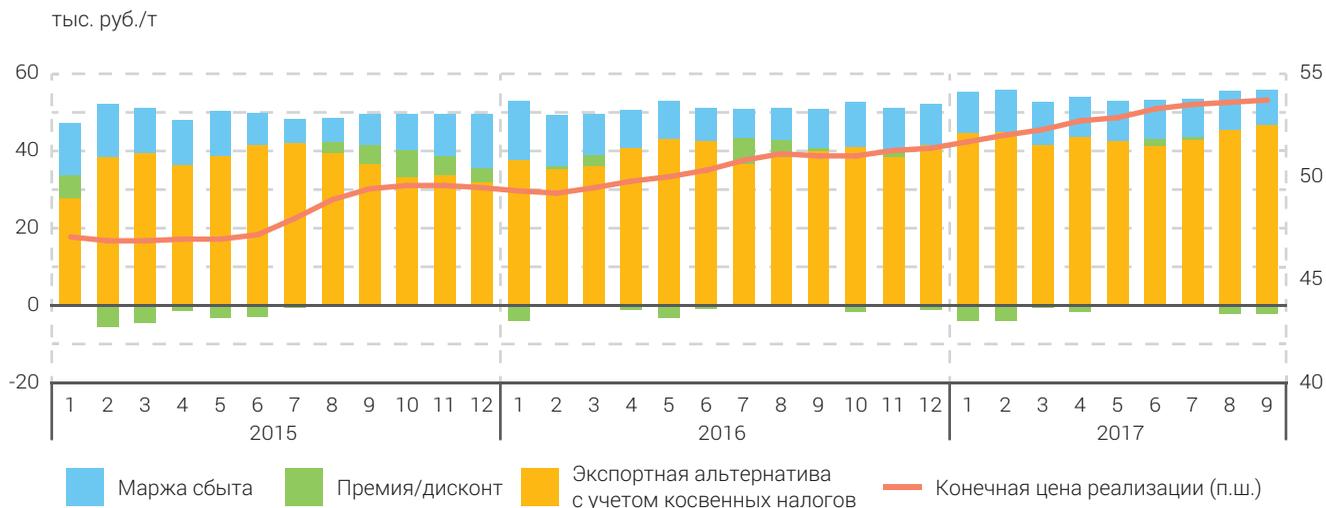
Источник: Bloomberg, оценка Московского нефтегазового центра EY

ЦЕНЫ НА БЕНЗИН (европейские, российские, экспортная альтернатива)



Источник: Росстат, Bloomberg, оценка Московского нефтегазового центра EY

ИЗМЕНЕНИЕ ЭКОНОМИКИ СБЫТА АВТОМОБИЛЬНОГО БЕНЗИНА В РФ (АИ-95)



Источник: Росстат, оценка Московского нефтегазового центра ЕУ

валовая экспортная цена должна быть не только очищена от таможенной пошлины и стоимости транспортировки, но и скорректирована на сумму акциза и НДС.

По нашим расчетам, в настоящее время на косвенные налоги (акцизы и НДС) приходится порядка 43% цены на бензин («с ворот НПЗ»). Примечательно, что с 2006 года по 1 полугодие 2017-го налоговая составляющая в цене на бензин увеличилась примерно на 145%. Что, согласно данным Росстата, в целом соответствует накопленному росту потребительских цен за тот же период. При этом уровень внутренних цен (очищенный от косвенных налогов) увеличился всего на 85% (следствие изменения конъюнктуры и влияния «налоговых маневров»).

Во время имплементации налоговых маневров все изменения были направлены на повышение нетбэка по автомобильному бензину

Необходимо также отметить, что снижение уровня рублевого нетбэка по автомобильному бензину в 2011–2012 годах не приводило к каким-либо дефляционным явлениям на рынке. Главным образом за счет того, что сокращение чистой экспортной цены было с избытком компенсировано ростом акцизов (см. «Цены на бензин»).

При этом исторически отпускные цены НПЗ на автомобильный бензин имеют некоторые отклонения от приведенной экспортной цены. Это объясняется наличием так называемых премий и дисконтов внутреннего рынка. Одной из ключевых причин существо-

вания данных отклонений являются логистические ограничения и неравномерность поставок нефтепродуктов на территории РФ и на экспорт. Значительные транспортные плечи, ремонты (в том числе непредвиденные), а также изменение уровня запасов приводит к потере эффективности рынка с точки зрения экономической теории.

На протяжении ряда лет устойчивое существование премии также объяснялось локальными и сезонными дефицитами автомобильного бензина на рынке (примерно 1 млн тонн в год). Они компенсировались главным образом за счет поставок из Беларуси. Увеличение объема производства автомобильного бензина внутри России в последние годы, а также падение спроса на него стали предпосылками сокращения премии и возникновения дисконта.

Одной из ключевых особенностей отечественного налогообложения является то, что плательщиком акциза выступает нефтеперерабатывающее предприятие. Согласно ст. 182 гл. 22 Налогового кодекса РФ (часть вторая), объектом налогообложения признаются операции по «реализации на территории Российской Федерации лицами произведенных ими подакцизных товаров».

За рубежом в абсолютном большинстве случаев плательщиком выступает АЗС. В результате в российских условиях важным фактором является возможность транслирования изменения (повышения) акциза в конечную цену. По нашему мнению, возникновение дисконта по итогам 2016 года и девяти месяцев 2017 года служит свидетельством того, что повышение акциза, произошедшее с 1 января 2016 и с 1 апреля 2016, не было перенесено НПЗ в цену. Таким образом, несмотря на то, что по своей природе косвенные налоги являются налогами на потребление, на практике их рост может приводить к увеличению нагрузки на производителей, то есть на НПЗ.

Анализ дальнейшей цепочки сбыта позволяет увидеть экономические взаимосвязи НПЗ, опта и АЗС (см. «Изменение экономики сбыта автомобильного бензина в РФ»). Под маржой сбыта в данном случае подразумевается разница между ценой на АЗС и «с ворот НПЗ». Таким образом, показатель охватывает все этапы реализации нефтепродукта (НПЗ – опт – розница).

Отпускные цены НПЗ на автобензин имеют отклонения от приведенной экспортной цены. Это объясняется наличием премий и дисконтов внутреннего рынка

По нашей оценке, в зависимости от изменения уровня нетбэка и размера премии/дисконта внутреннего рынка меняется и маржа сбыта. При этом изменение конечной цены на бензин (на АЗС) во многом соответствует темпам инфляции потребительских цен (см. «Сопоставление динамики цен на АЗС...»).

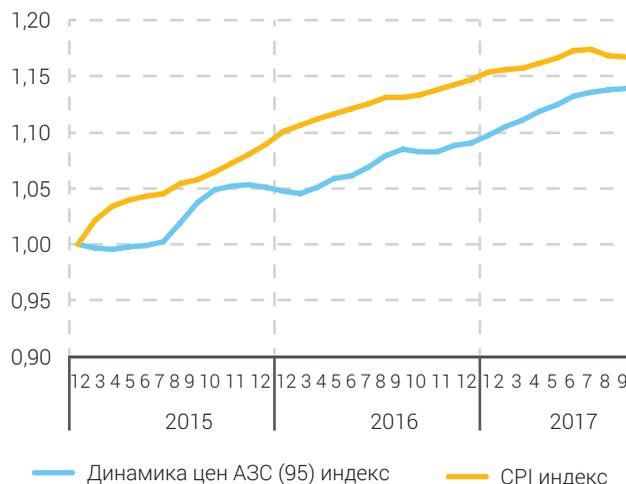
Таким образом, за счет формирования дисконта внутреннего рынка (несмотря на рост акцизов) сбытовой цепочке удалось в некоторой степени восстановить уровень валовой маржи. В итоге продажи автомобильного бензина со стороны НПЗ на уровнях ниже экспортной альтернативы не нашли полного отражения в конечных ценах.

ПО КАРМАНУ ЛИ БЕНЗИН?

Можно однозначно утверждать, что таможенно-тарифная и налоговая составляющие играют не последнюю роль в ценообразовании. Как мы уже отметили, на косвенные налоги приходится более 40% конечной цены на автомобильный бензин. Вопрос о том, много это или мало, является философским. Например, в США данный показатель в среднем составляет 20%, в то время как в странах Европы находится в районе 60–65%. При этом хорошо известно, что по уровню цен на моторные топлива (в долларовом эквиваленте) наша страна выглядит крайне привлекательно с точки зрения потребителей.

Однако понятие дешевизны или дороговизны товара не может быть определено исключительно на основании абсолютных значений. Необходимо также рассмотреть относительные величины. Несмотря на определенную условность подобного подхода, можно рассчитать соотношение показателя реальных располагаемых доходов на душу населения к розничной стоимости бензина (то есть объем топлива, который можно условно приобрести). По данному показателю горячее в России также довольно доступно. Реальные располагаемые доходы (оцененные по методике ОЭСР) в России можно конвертировать примерно в 19 тонн

СОПОСТАВЛЕНИЕ ДИНАМИКИ ЦЕН НА АЗС (АИ-95) И ТЕМПОВ РОСТА ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ ЦЕН В СРЕДНЕМ ПО РФ



Источник: Росстат, оценка Московского нефтегазового центра EY

моторного топлива. А в таких европейских странах, как Германия, Франция, Великобритания и Испания, этот показатель колеблется в диапазоне 13–17 тонн в год. Но зато в США он достигает порядка 50 тонн в год. Однако едва ли стоит торопиться с выводами. Как видно, простой бенчмаркинг по одному показателю не дает целостной картины. Ведь моторное топливо является далеко не единственной статьёй расходов для потребителей в России.

Реальные располагаемые доходы в России можно конвертировать примерно в 19 тонн моторного топлива

Если принять во внимание различные факторы и аспекты работы нефтеперерабатывающей отрасли России в целом и топливного рынка в частности, становится очевидно, что дальнейшие изменения налоговой составляющей (к которой мы для упрощения понятий относим и ЭП) должны быть тщательно просчитаны. Последствия повышения акцизов зачастую непредсказуемы. И фактический дисконт по отношению к уровню экспортной альтернативы может давать неправильные экономические сигналы участникам рынка. При этом рост нагрузки на потребителя (через повышение нетбэка за счет изменения ставок пошлин или увеличения косвенных налогов и более эффективного их транслирования) также имеет ограничения. В долгосрочной перспективе он должен рассматриваться не только в фискальном, но и общеэкономическом контексте. 🚩



ОБЪЕДИНЕННАЯ
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКАЯ
КОМПАНИЯ

НОВАЯ МАРКА СТАЛИ ДЛЯ ПРОМЫСЛОВЫХ ТРУБОПРОВОДОВ

ОБХГБ

ПОВЫШЕННАЯ СТОЙКОСТЬ
К H_2S И CO_2 КОРРОЗИИ

ХОРОШАЯ СВАРИВАЕМОСТЬ
С АНАЛОГАМИ

ВЫСОКАЯ АДГЕЗИЯ ПРИ НАНЕСЕНИИ
АНТИКОРРОЗИОННОГО ПОКРЫТИЯ

НИЗКАЯ СКОРОСТЬ
ЛОКАЛЬНОЙ КОРРОЗИИ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
ВЫГОДА



СТАБИЛЬНА В КАЧЕСТВЕ
НАДЕЖНА В ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТЕХНОЛОГИЧНА В ПРОИЗВОДСТВЕ
УВЕЛИЧИВАЕТ СРОК СЛУЖБЫ ТРУБОПРОВОДОВ

www.omk.ru