

## ПОЧЕМУ ВЫСОКИЕ ЦЕНЫ НА БЕНЗИН ОКАЗЫВАЮТ ПАГУБНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ НА РОССИЙСКУЮ ЭКОНОМИКУ?

Д. С. ГОРДЕЕВ  
А. В. ПОЛБИН

*Демпферное ценообразование на рынке нефтепродуктов в РФ препятствует падению цен на бензин и другие виды топлива при падении цен на нефть, что разрушает стимулы у экономических агентов по заполнению топливом естественных хранилищ, дестабилизируя тем самым внутренний рынок нефтепродуктов. В условиях снижения покупательной способности населения и глубокого экономического спада отмена демпферного ценообразования и снижение ставок акцизов могли бы простимулировать деловую активность, увеличить конкурентоспособность отечественных производств и снизить социальную напряженность.*

**Ключевые слова:** цены на нефть, цены на бензин, нефтяные хранилища, демпферное ценообразование, акцизы на бензин.

Технология добычи нефти имеет определенные особенности по сравнению с производством других, традиционных товаров – добычу нефти в уже функционирующих скважинах сложно приостановить, поскольку приостановка требует траты дополнительных ресурсов. И на мировом рынке спрос и предложение нефти и нефтепродуктов при их колебаниях, в конечном спросе, на нефтепродукты в значительной степени балансируются за счет изменения запасов в хранилищах (см., например [4; 5; 7]).

В качестве подобных хранилищ могут использоваться как специализированные резервуары, такие как РВС, так и те или иные емкости, специально не предназначенные для хранения нефтепродуктов. Конечно, произвольная «бочка» для хранения нефтепродуктов и особенно нефти здесь не подойдет, поскольку нефть – токсичное вещество и необходимо соблюдать определенные правила ее хранения, предотвращающие как загрязнение окружающей среды, так и загрязнение самого продукта. Но некоторые варианты существуют. Например, при падении цен на дизельное топливо до начала сельскохозяйственного сезо-

на фермер, ожидая роста цен в разгар сезона, может решить купить топливо заранее, заполнив имеющиеся у него цистерны. В качестве другого, более «габаритного» примера, можно привести пришвартованный нефтяной танкер, который может даже быть не на ходу и уже не служить по своему прямому назначению транспортировки нефти, однако может являться резервуаром для хранения нефти, пополняться в периоды низких цен для последующей перепродажи во время высоких цен на нефть и нефтепродукты. На время спада в спросе возможно также заполнять железнодорожные составы с цистернами по перевозке нефти и тех или иных видов топлива. Если имеются именно свободные мощности по хранению нефтепродуктов, а не нефти, то нефть можно переработать и хранить ее уже в виде топлива.

Наличие хранилищ нефти и нефтепродуктов позволяет сглаживать цены на них во время временных колебаний спроса, предотвращая неоправданные банкротства производителей с более высокими издержками при временном снижении спроса на эти продукты. Постоянное же снижение спроса будет пони-

*Гордеев Дмитрий Сергеевич*, старший научный сотрудник РАНХиГС при Президенте Российской Федерации; научный сотрудник Института международной экономики и финансов ВАЭТ Минэкономразвития России, канд. экон. наук (Москва), e-mail: gordeev@ganepa.ru; *Полбин Андрей Владимирович*, заведующий лабораторией математического моделирования экономических процессов РАНХиГС при Президенте Российской Федерации; заместитель заведующего международной лабораторией математического моделирования экономических процессов Института экономической политики имени Е.Т. Гайдара, канд. экон. наук (Москва), e-mail: apolbin@iepr.ru

жать как текущие цены, так и формировать ожидания о более низких ценах в будущем, что уже не создает стимулов для накопления запасов нефти и нефтепродуктов в хранилищах, и в данном случае рынок будет балансироваться за счет прекращения деятельности компаний с более высокими издержками. Таким образом, наличие хранилищ можно рассматривать как эффективный механизм балансировки рынка при временных шоках спроса на нефть и нефтепродукты.

Во время текущего мирового кризиса в связи с пандемией коронавируса произошел непредсказуемый обвал конечного спроса на нефтепродукты и, соответственно, на нефть, что объяснялось ограничениями как в авиаперелетах, так и в передвижениях автотранспорта из-за карантинных мер. В определенном смысле данный шок можно считать временным, и можно ожидать, что спрос на нефть и нефтепродукты восстановится по мере прекращения действия ограничительных мер. Нефтяные хранилища, традиционно, выступили при этом балансирующим звеном в конечном спросе и предложении нефти, однако к середине апреля 2020 г. они оказались переполнены<sup>1</sup>.

Несмотря на новое соглашение, заключенное в середине апреля 2020 г. между ведущими мировыми производителями нефти по ограничению объемов добычи, цены на нефть в последующие дни, в апреле, были в основном ниже 30 долл./барр., а 20 апреля цена ближайшего фьючерсного контракта на поставку нефти марки WTI перешла в отрицательную область. Если даже экономические агенты ожидают восстановления спроса на нефть к концу 2020 г. и соответствующего повышения цен на нефть, заполненность хранилищ нефти не позволяет провести временной арбитраж, купить сейчас дешевую нефть и продать ее в конце 2020 г. или в начале 2021 г., что, в свою очередь, подталкивало бы вверх нынешние цены. Наблюдаемое ныне падение цен на нефть и,

соответственно, цен на нефтепродукты является неотъемлемым элементом дальнейшей балансировки нефтяного рынка вследствие привлечения к использованию в качестве хранилищ нефти и нефтепродуктов все более нетрадиционных резервуаров (за счет увеличения арбитража между ценой покупки и ожидаемой ценой продажи в будущем) и, конечно, выхода с рынка игроков с высокими издержками добычи.

В России же действует демпферное ценообразование на рынке нефтепродуктов, которое даже при больших колебаниях цен на нефть позволяет поддерживать цены на бензин и другие виды топлива на достаточно стабильном уровне. В рамках демпферного ценообразования при превышении экспортной ценой нефтепродуктов некоторого законодательно заданного уровня нефтекомпания получают выплаты из бюджета, компенсирующие потери от продажи нефтепродуктов на внутреннем рынке по относительно низким ценам по сравнению со сложившимися на мировом рынке; если же экспортная цена падает ниже заданного уровня, то государство изымает у нефтяных компаний сверхдоходы от продажи нефтепродуктов по более высоким ценам по сравнению со сложившимися на мировом рынке [2]. Однако данный механизм полностью разрушает стимулы к использованию имеющихся у населения и бизнеса резервуаров, потенциально пригодных для хранения нефтепродуктов.

Например, если у транспортного предприятия имеется некоторое количество цистерн для хранения или перевозки бензина, то для него, в текущих экономических условиях избыточного предложения на рынке бензина, не будет никакого смысла заполнять свои цистерны топливом — это действие будет сопряжено только с ростом (альтернативных) издержек, поскольку необходимые средства на покупку топлива можно было бы положить в банк

<sup>1</sup> URL: [https://www.eia.gov/outlooks/steo/report/global\\_oil.php?fbclid=IwAR3yuUbsWRYgipBcgreXvuQtMfSBITFQikq0JMeF-fhbG3FQLNM4nprtBdw](https://www.eia.gov/outlooks/steo/report/global_oil.php?fbclid=IwAR3yuUbsWRYgipBcgreXvuQtMfSBITFQikq0JMeF-fhbG3FQLNM4nprtBdw)

под процент. Совершенно аналогично: у населения нет никаких стимулов заполнять баки своих транспортных средств, у фермеров – баки тракторов и комбайнов, а также имеющиеся цистерны, у авиаперевозчиков – баки самолетов и т.д.

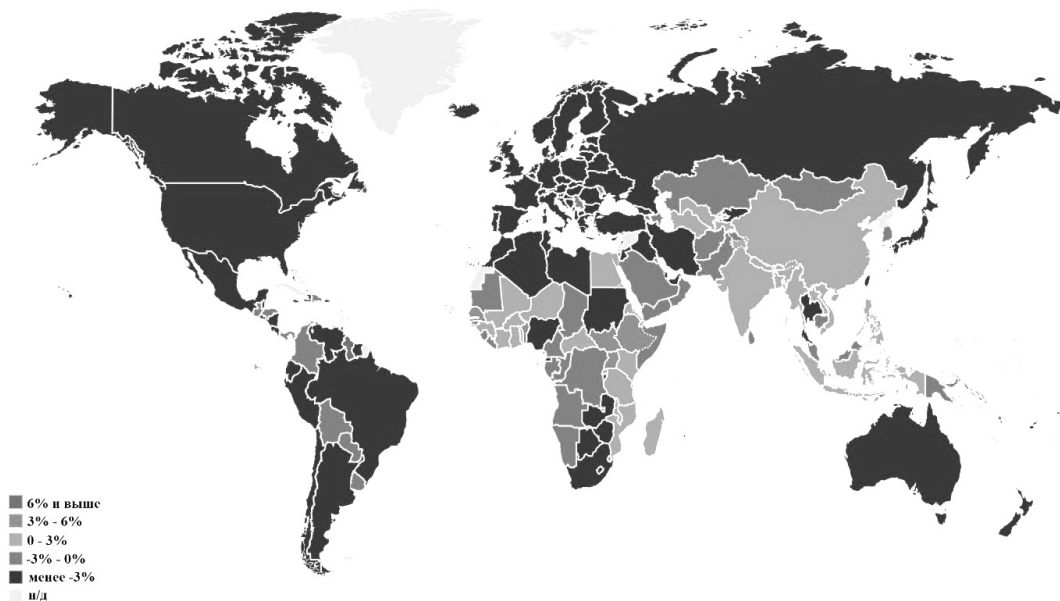
Применение демпферного ценообразования в сегодняшней ситуации, в которой прогнозируется длительный период низких цен на нефть, приведет к дополнительной нагрузке на нефтяную отрасль. Согласно прогнозу МВФ в 2020 г. из-за карантинных мер общемировой ВВП снизится на 3%, при этом сокращение ВВП в странах с развитой экономикой составит 6,1%. (См. рис. 1.)

С учетом данного прогноза в ближайшей перспективе можно ожидать, что цена на нефть не превысит значения, при котором государство начинает выплачивать обратный акциз компаниям–производителям нефтепродуктов. В данный момент нефтяные компании столкнулись с сокращением спроса как на

нефть, так и на нефтепродукты, а реализуемые объемы торгуются на уровне нулевой или отрицательной рентабельности, так как нефтяные компании продолжают уплачивать налоги в бюджет по увеличивающимся ставкам НДС (см., например [1; 3; 6]).

Помимо демпферного механизма регулирования цен на нефть на внутреннем рынке дополнительное давление на сектор нефтепродуктов оказывают повышаемые ставки акцизов. В изначальном варианте проводимого в данный момент налогового маневра подразумевалось последовательное сокращение величины акцизов на нефтепродукты, что позволило бы компенсировать рост внутренних цен на нефть для производителей нефтепродуктов и стабилизировать цены на бензины и дизельное топливо. Однако в связи с сокращением доходов бюджета, вызванным применением взаимных санкций после событий 2014 г. и падением цены на нефть, было принято решение о повышении величины акцизов с целью

Рис. 1. Рост ВВП по странам в 2020 г.



Источник: МВФ (IMF). URL: [https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP\\_RPCH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOORLD](https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOORLD)

пополнения дорожных фондов. На практике это привело к резкому росту цен на нефтепродукты в первой половине 2018 г. и вынудило правительство пойти на заморозку цен на них вплоть до июля 2019 г. (См. рис. 2.)

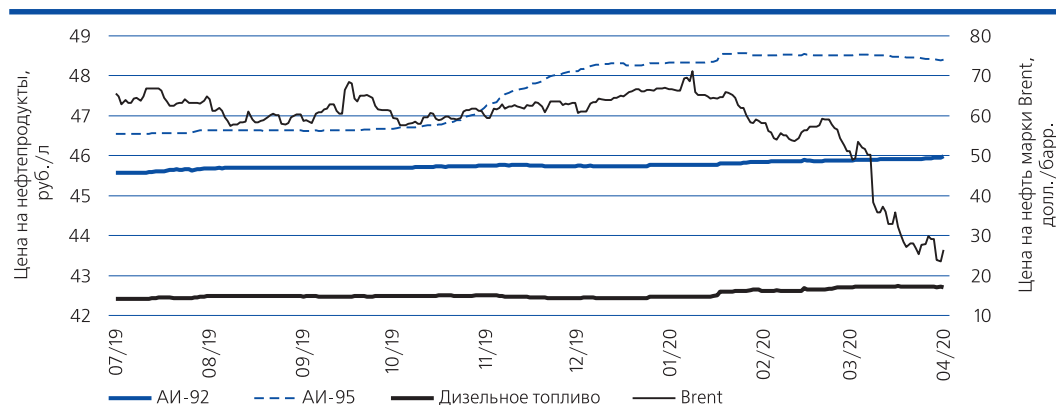
Как видно из рисунка, после обвала цен на нефть в 2020 г. на мировой бирже розничные цены на нефтепродукты не претерпели значимых изменений. В ближайшее время следует ожидать падения спроса на нефтепродукты, вызванного снижением покупательной способности потребителей. (На рис. 3 представлена покупательная способность на АИ-92 и дизельное топливо в первом квартале 2020 г. в РФ на межрегиональном уровне.) Согласно расчетам средняя покупательная способность на АИ-92 составила 772 л, а на дизельное топливо – 675 л. Данные показатели существенно ниже, чем в большинстве стран с развитой экономикой, где покупательная способность на эти продукты варьируется от 1000 до 2000 л.

С целью снижения давления на нефтяную отрасль, а также для поддержки населения и компаний малого и среднего бизнеса необходимо создать механизм, при котором цена на автомобильные бензины и дизельное топливо

формировалась бы в большей степени на основании рыночных механизмов, а не в результате изменений в фискальной политике или в режиме «ручного управления». Это позволит обеспечить спрос на нефтепродукты и сгладит негативные экономические эффекты, вызванные ценовым шоком на нефтяном рынке. С помощью данных механизмов формирования цены на нефтепродукты будут определяться очевидные ценовые сигналы для потребителей, которые основываются на рыночной конъюнктуре.

В связи со сказанным представляется, что демпферное ценообразование на рынке нефтепродуктов в настоящий момент является дестабилизирующим элементом для российского рынка нефтепродуктов и его стоит отменить до стабилизации ситуации на рынке нефти. Отмена демпферного ценообразования позволила бы снизить цену топлива на внутреннем рынке и увеличить конкурентоспособность отечественных производств, что представляется особо актуальным в нынешних условиях глубокого спада в отечественной экономике. Помимо демпферного ценообразования существенное ограничение на разви-

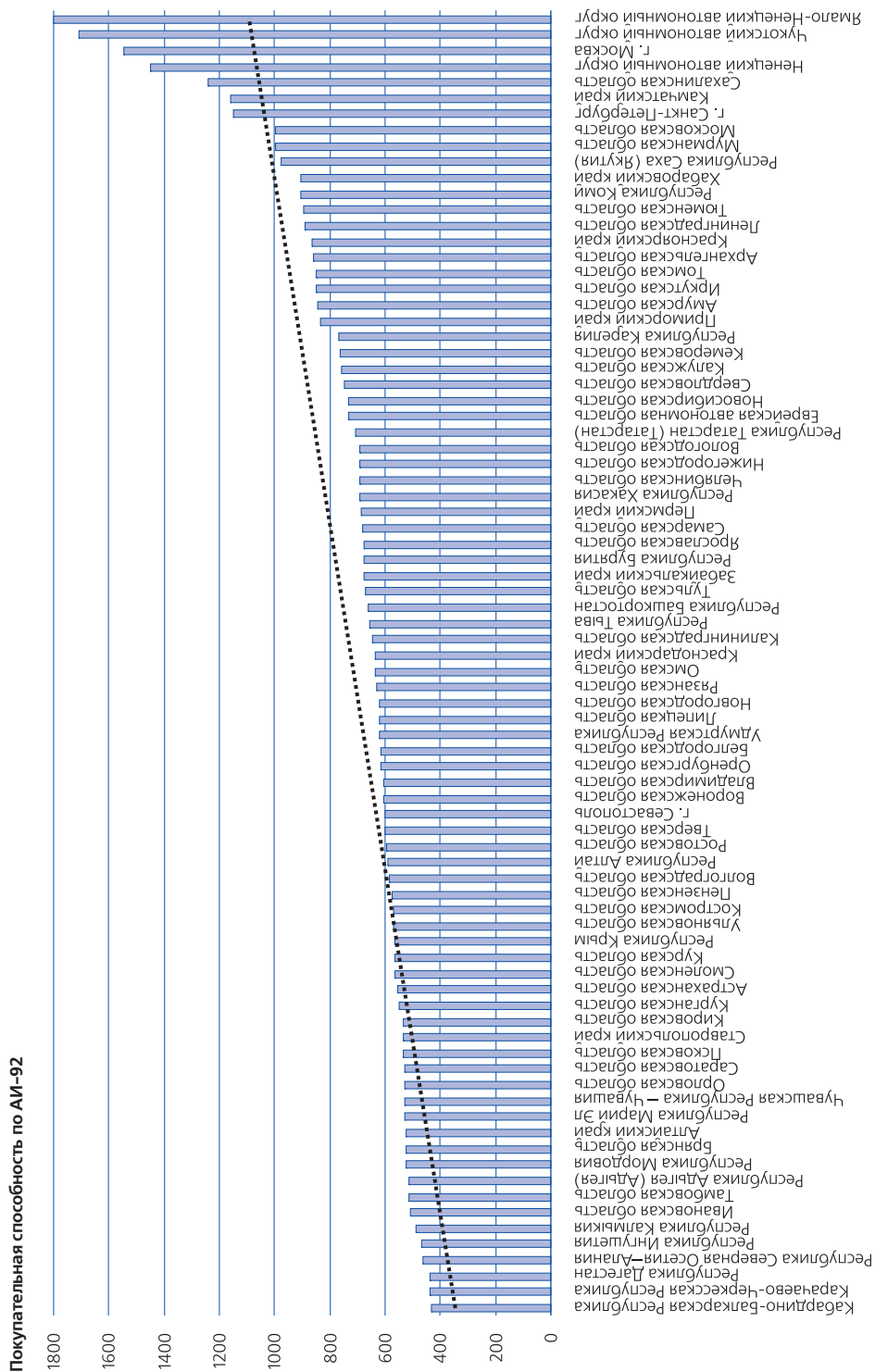
**Рис. 2. Динамика цен на нефтепродукты и нефть марки Brent**



Источник: расчеты авторов<sup>2</sup>.

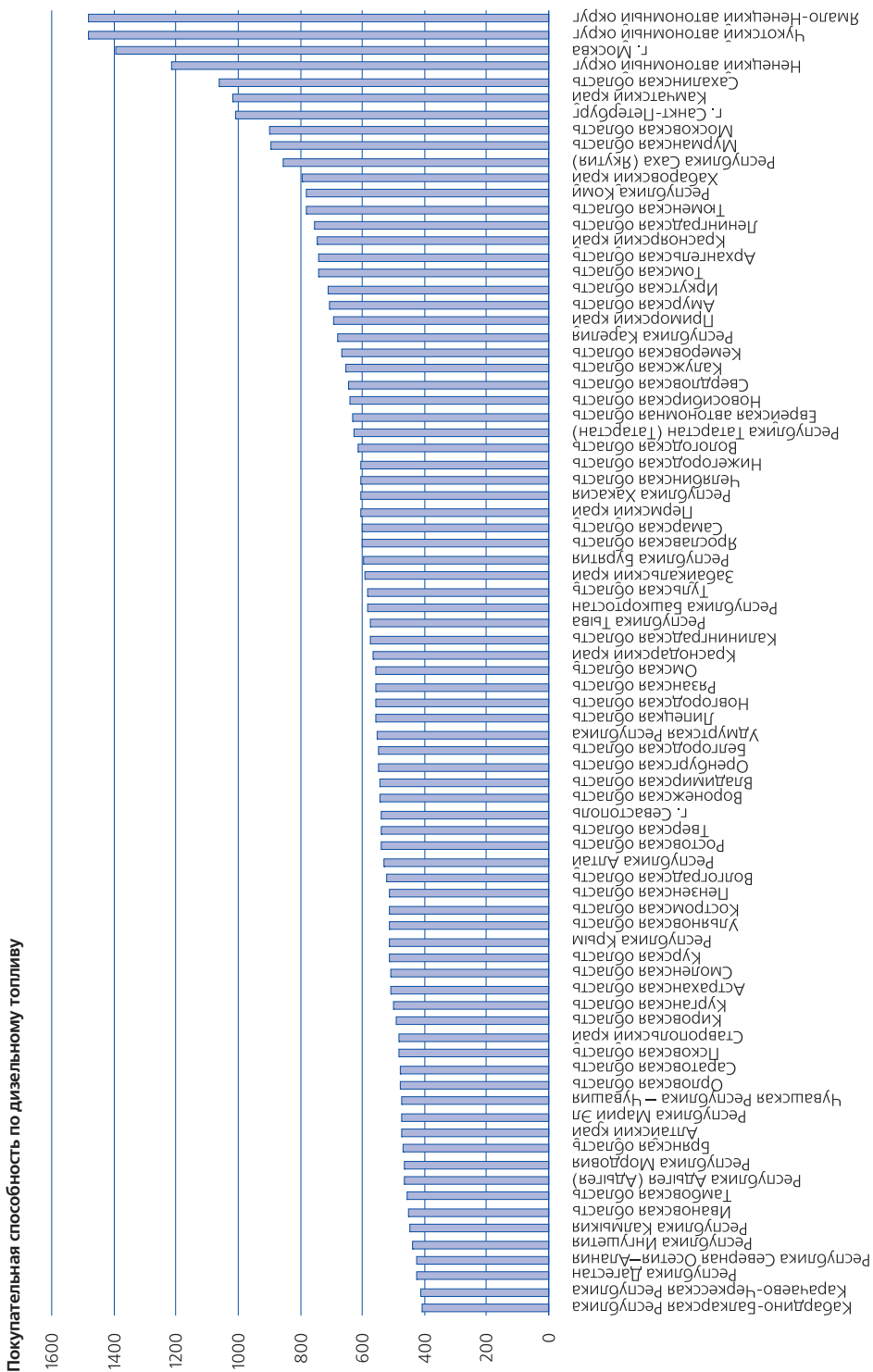
<sup>2</sup> Данные по розничным ценам на нефтепродукты получены на основании мониторинга цен на АЗС в ежедневном режиме и охватывают 80% АЗС в РФ.

Рис. 3. Покупательная способность по АИ-92 и дизельному топливу в первом квартале 2020 г. в РФ на межрегиональном уровне, л



Источник: расчеты авторов.

Рис. 3 (продолжение)



тие экономики в посткризисный период будет оказывать политика, направленная на повышение ставки акцизов на нефтепродукты.

В данный период наблюдается падение покупательной способности населения, которое объясняется как повышением розничных цен на нефтепродукты, так и сокращением доходов. Без снижения розничных цен на нефтепродукты потенциал развития компаний МСП будет ограничен, а мобильность населения – продолжать снижаться.

Отмена демпферного ценообразования и снижение ставок акцизов несомненно приведут к сокращению налоговых поступлений в краткосрочном периоде, однако данный подход позволит сгладить негативные эффекты,

вызванные коронавирусной инфекцией и шоком на нефтяных рынках. Кроме того, в среднесрочной перспективе эти изменения в налогообложении приведут к появлению стимулов для экономического развития, так как сокращение доходов компаний будет отчасти уравновешено уменьшением затрат, связанных с транспортировкой продукции, в структуре общих расходов. Сохранение покупательной способности на нефтепродукты у населения позволит ослабить социальную напряженность, так как падение доходов будет компенсировано снижением розничных цен на нефтепродукты, а мобильность населения хотя и будет снижена, но в разумных, контролируемых государством, границах. ■

### Литература

1. Зубарев А.В., Полбин А.В. Оценка макроэкономических эффектов от снижения экспортной пошлины на нефть // Экономическая политика. 2016. Т. 11. № 6. С. 8–35.
2. Каукин А.С., Миллер Е.М. Налоговый маневр в нефтяной отрасли: риски «ручного регулирования» // Экономическое развитие России. 2019. Т. 26. № 7. С. 87–92.
3. Кузовкин А. Влияние отмены экспортной пошлины на нефть на внутренние цены на нефть и нефтепродукты в России и в других странах ЕАЭС // Микроэкономика. 2017. № 2. С. 44–49.
4. Laroque G. On the behaviour of commodity prices // The Review of Economic Studies. 1992. Vol. 59. No. 1. Pp. 1–23.
5. Kim S., Baek J., Heo E. Crude oil inventories: The two Deaton A faces of Janus? // Empirical Economics. 2019. Forthcoming.
6. Volkonskii V.A., Kuzovkin A.I. Prices and taxes for oil and oil products in the context of long-term development of Russia // Studies on Russian Economic Development. 2019. Vol. 30. No. 3. Pp. 252–260.
7. Ye M., Zyren J., Shore J. A monthly crude oil spot price forecasting model using relative inventories // International Journal of Forecasting. 2005. Vol. 21. No. 3. Pp. 491–501.

### References

1. Zubarev A.V., Polbin A.V. Estimation of Macroeconomic Effects from the Decline in Oil Export Duty // Ekonomicheskaya Politika. 2016. Vol. 11. No. 6. Pp. 8–35.
2. Kaukin A.S., Miller E.M. Tax maneuver in the oil sector: Risks of «manual control» // Russian Economic Development. 2019. Vol. 26. No. 7. Pp. 87–92.
3. Kuzovkin A.I. On the abolition influence of the export duty for oil on domestic prices for oil and oil products in Russia and in other EEU countries // Mikroekonomika. 2017. No. 2. Pp. 44–49.
4. Laroque G. On the behaviour of commodity prices // The Review of Economic Studies. 1992. Vol. 59. No. 1. Pp. 1–23.
5. Kim S., Baek J., Heo E. Crude oil inventories: The two Deaton A faces of Janus? // Empirical Economics. 2019. Forthcoming.
6. Volkonskii V.A., Kuzovkin A.I. Prices and taxes for oil and oil products in the context of long-term development of Russia // Studies on Russian Economic Development. 2019. Vol. 30. No. 3. Pp. 252–260.
7. Ye M., Zyren J., Shore J. A monthly crude oil spot price forecasting model using relative inventories // International Journal of Forecasting. 2005. Vol. 21. No. 3. Pp. 491–501.

### **Why Are High Gasoline Prices Detrimental to the Russian Economy?**

**Dmitry S. Gordeev** – Senior Researcher of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration; Senior Researcher of the Institute of International Economics and Finance, Russian Foreign Trade Academy, Candidate of Economic Sciences (Moscow, Russia). E-mail: gordeev@ranepa.ru

**Andrey V. Polbin** – Head of Mathematical Modelling of Economic Processes Department of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration; Deputy Head of Mathematical Modelling of Economic Processes International Department of the Gaidar Institute, Candidate of Economic Sciences (Moscow, Russia). E-mail: gordeev@ranepa.ru

*Damper pricing in the Russian petroleum product market prevents gasoline and other fuels from falling when oil prices fall, which destroys the incentives for economic agents to fill natural storage facilities with fuel, thereby destabilizing the domestic oil product market. In the conditions of a decrease in the purchasing power of the population and a deep economic recession, the abolition of damper pricing and lower excise rates could stimulate business activity, increase the competitiveness of domestic industries, and reduce social tension.*

**Key words:** oil prices, petroleum prices, oil storages, damper pricing, excise taxes on gasoline.