

Комментарии о Государстве и Бизнесе

Империя наносит ответный удар...

Когда три недели назад мы готовили материал про цены на бензин (см. «Бензин "не догоняет" нефть», Новый курс № 61), мы высказали предположение о том, что нефтяники переориентируются на экспорт. Но мы никак не могли подумать, что ситуация будет развиваться так стремительно и резко, вплоть до возникновения локальных дефицитов. И еще меньше мы были готовы предположить, что правительство в течение считанных часов найдет «ассиметричный ответ» на действия нефтяников – установить ставку экспортной пошлины на бензин с мая на уровне 90% от нефтяной пошлины (против прежних 67%), что в значительной степени делает доходность при экспорте бензина ниже получаемой от его реализации на внутреннем рынке по *текущим* ценам.

Мы считаем, что к дефициту бензина главным образом привели нескоординированные действия правительства в различных областях, касающиеся регулирования отрасли переработки нефти.

Во-первых, правительство не хочет допустить быстрого роста цен на бензин в предвыборный год. Несмотря на то что начало 2011 года ознаменовалось ростом налоговой нагрузки на реализацию бензина³ минимум на полтора рубля только за счет акцизов (с 2,99 до 4,25 руб./литр⁴), правительство рассчитывало на то, что нефтяников удастся «угговорить» и рост цен на бензин в итоге окажется не столь большим. Однако мировые цены активно росли (за первые 4 месяца 2011 года – на 35%), что толкало вверх ставку НДС и тем самым снижало прибыль компаний от реализации нефтепродуктов на внутреннем рынке при фиксированных ценах, в то время как в случае поставок на экспорт увеличение НДС компенсируется ростом цен на мировом рынке. Параллельно в течение первого квартала на нефтяные компании оказывалось административное давление по снижению розничных цен на бензин: цены производителей снизились с 16,4 тыс. руб./т в декабре 2010 года до 15,4 тыс. руб./т в январе-марте 2011 года (-6,2%). И это несмотря на то, что промышленные цены на

³ Не включая эффекта от роста соотношений на заработную плату.

⁴ Плюс НДС (18%), который согласно налоговому законодательству начисляется и на акциз.

сырую нефть в рублевом выражении с учетом экспортных пошлин выросли на 7%, а без учета пошлин – на 15%.

Структура розничной цены на бензин АИ-92

	ноя.10	дек.10	янв.11	фев.11	мар.11	апр.11
Цены производителей (без налогов)	12,55	12,33	11,48	11,48	11,56	11,70
Косвенные налоги	6,54	6,57	7,95	7,86	7,83	7,85
Расходы на транспортировку	1,30	1,31	1,35	1,36	1,38	1,38
Добавленная стоимость АЗС	2,85	3,21	3,47	2,96	2,65	2,67
Розничная цена	23,24	23,42	24,25	23,66	23,42	23,60

Источник: Росстат.

Во-вторых, с января 2011 года началось сближение вывозных пошлин на светлые и темные нефтепродукты. Пошлина на светлые нефтепродукты была понижена с 72 до 67% от нефтяной пошлины. По оценкам, в январе это привело к росту эффективности экспорта тонны светлых нефтепродуктов с 4,4 до 4,9 тыс. руб., то есть на 11%. В апреле при увеличении цены на российскую нефть до 120 долларов за баррель прибыль от экспорта бензина должна была возрасти примерно до 7,5 тыс. руб. за тонну.

В-третьих, около 40% российских НПЗ не в состоянии выпускать бензин по стандарту Евро-3 без проведения масштабной реконструкции. Полный переход на этот стандарт был намечен на январь 2011 года, хотя о неподготовленности к этому российских НПЗ было известно заранее. В конце 2010 года были приняты решения, позволяющие нарушать установленный технический регламент и поставлять на внутренний рынок бензин, не соответствующий стандарту Евро-3, но при этом платить акциз, на 5% превышающий ставку для качественного бензина. Такая дифференциация акцизов снижает эффективность внутренних продаж некачественного бензина и является дополнительным фактором наращивания экспорта некачественного бензина, который импортеры используют как сырье для получения качественного моторного топлива.

Непосредственным следствием повышения вывозной пошлины на бензин станет резкое снижение эффективности экспорта этого продукта. При текущих ценах на нефть это снижение можно оценить в 2,5 тыс. руб. на тонну бензина (1,9 руб. на литр). Если наши оценки премии экспорта бензина верны (они совпадают с оценками замминистра энергетики С. Кудряшова), то в апреле премия внутреннего рынка бензина была примерно на 2–3 тыс. руб. на тонну ниже премии от экспортных продаж. Повышение

экспортных пошлин должно ликвидировать разрыв в доходности экспорта и внутренних продаж.

Однако возможно, что этого будет недостаточно для ликвидации дефицита бензина внутри страны. Чтобы восполнить недостаток товара, необходимо выполнение важнейшего дополнительного условия – отказа от административного давления на ценообразование. Такое давление, как это происходило уже не раз, в конце концов приводит сначала к дефициту, а затем – к резкому всплеску цен. И события на бензиновом рынке в конце апреля в очередной раз подтвердили эту закономерность. ФАС тут может не помочь, так как формально нефтяники выполняют требования – они сохраняют цену, но при этом ограничивают объемы реализуемой продукции. С другой стороны, после повышения экспортной пошлины на бензин у нефтяников не будет стимула поддерживать дефицит предложения на внутреннем рынке, так как поставки топлива на оба рынка стали примерно равнодоходны. Тем более что при сохранении хронического дефицита в отсутствие рыночных обоснований правительство может пойти на дальнейшее ужесточение налогообложения нефтяных отраслей.

Потери нефтяных компаний от повышения вывозных пошлин на бензин можно оценить только при определенных предположениях. Если средняя цена на нефть в 2011 году составит 105 долл. за баррель, как это заложено в скорректированном макроэкономическом прогнозе на 2011 год, а объем экспорта бензина сохранится на уровне 2010 года, то потери доходов нефтяных компаний от введения новой пошлины на бензин можно оценить не выше 5 млрд руб. (с учетом того, что повышенная пошлина на бензин вводится на 8 месяцев 2011 года), что составляет около 1,3% от ожидаемых доходов нефтяных компаний от экспорта нефтепродуктов.

Действия правительства по ликвидации дефицита бензина с ситуационной точки зрения можно оценить положительно: лучше повысить вывозную пошлину, чем вводить запрет на экспорт бензина. Но, с другой стороны, действия правительства внушают серьезные опасения. Текущие события наглядно демонстрируют, что правила игры для бизнеса, устанавливаемые государством, могут меняться весьма быстро и неожиданно. А в условиях спонтанно меняющегося налогообложения нефтяным компаниям сложно строить планы по развитию производства. Тем более сложно в современной ситуации делать инвестиции в новые предприятия в нефтепереработке. Никто их толком и не делает, за исключением Татнефти (ТАНЕКО), хотя необходимость модернизации безнадежно устаревшей в моральном и физическом отношении отрасли очевидна. А самое главное, у нас нет сомнений в том, что данная ситуация не заставит правительство

изменить свой взгляд на эффективность ручного управления, которое, собственно говоря, и стало причиной бензинового кризиса.

Однако мы несколько не хотим защищать нефтяные компании и требовать для них компенсации повысившихся налогов. Да, действительно, в последние месяцы значительно выросли акцизы на бензин, сильно подорожала на мировом рынке нефть. Всё это, как, казалось бы, подсказывает здравая логика, обязано привести к быстрому росту цены бензина на российском рынке – иначе ВИНКи начнут фиксировать убытки вследствие хотя бы того же роста НДПИ с 3,5 до 5 тыс. руб. на тонну добываемой нефти. Но... есть нюанс.

В течение последних двух лет (с февраля 2009 по декабрь 2010 года) нефтяники держали цены на бензин внутри страны настолько высокими, что чистый доход от оптовых продаж (выручка за вычетом налогов) был в среднем примерно на треть (!) выше, чем чистый доход от поставок того же бензина на экспорт! А после всех переполюсов последних 5 месяцев ситуация в феврале-марте уже изменилась на противоположную, что придало нефтяникам стимул к экспорту бензина. И только после резкого повышения экспортной пошлины на бензин в мае внутренняя цена на бензин наконец-то с точки зрения подхода «net back price»⁵ стала справедливой. Нефтяников можно понять – к хорошему быстро привыкаешь, однако непонятно, почему до сих пор этому попустительствовала ФАС.

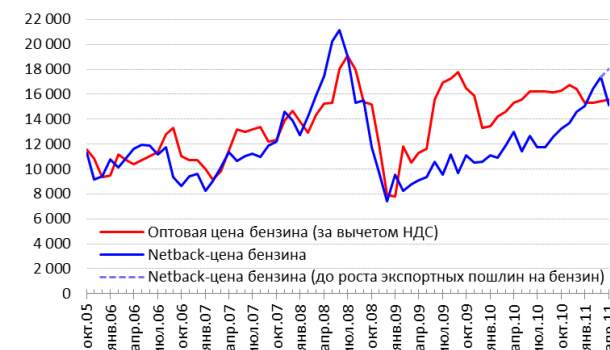
В заключение хочется успокоить читателей, обеспокоившихся перспективой сокращения производства бензина как такового: дескать, пошлину на бензин повысили и тем самым вбили очередной гвоздь в гроб нефтепереработки, а значит, и до перманентного дефицита этого вида топлива и роста цен на него рукой подать. Но нам такой сценарий кажется нереалистичным. Несмотря на тот факт, что привлекательность производства бензина резко уменьшилась⁶, этот вид топлива является неотъемлемым продуктом нефтепереработки и его производить будут... но только в качестве побочного продукта, что, согласитесь, обидно... и не ведет к модернизации.

Николай Кондрашов, Максим Петров, Андрей Чернявский

⁵ В рамках этого подхода сравнивается оптовая цена и чистая мировая цена на бензин за вычетом непересекающихся издержек. Оптовая цена не включает НДС, а чистая мировая цена получается путём вычитания из экспортной цены экспортной пошлины на бензин и затрат на транспортировку бензина до конечного потребителя.

⁶ Как-никак пошлина на экспорт бензина выросла и составляет 90% от нефтяной (было 67%) против 67% для дизельного топлива и 56% для мазута.

Динамика цены net back и оптовой цены на бензин, рублей за тонну



Источник: Росстат, СМЕ, расчёты Центра развития.