

Влияние стоимости нефти на ценообразование бензина в России и Казахстане

Киреева Милиса Олеговна, студентка 2-ого курса магистратуры финансового факультета Российского экономического университета им. Г. В. Плеханова, г. Москва, Российская Федерация

E-mail: milissa.k@mail.ru

Иванова Яна Яковлевна, доцент кафедры «Финансовый менеджмент» Российского экономического университета им. Г. В. Плеханова, г. Москва, Российская Федерация

E-mail: ivanova.yy@rea.ru

Аннотация

В статье рассмотрено влияние различных ценообразующих факторов автомобильного бензина в России и Казахстане. Изучены факторы, влияющие на ценообразование стоимости бензина. Описаны тенденции развития нефтяной отрасли в России. В статье также рассматриваются теоретические аспекты формирования цен на бензин. Отношения России и Казахстана, условия покупки нефти. Также представлена информация по налогообложению в России и Казахстане, и его различие.

Ключевые слова: нефть, нефтяная отрасль, цены на бензин, налогообложение, факторы формирования цен на бензин.

Impact of oil prices on gasoline pricing in Russia and Kazakhstan

Ivanova Yana Yakovlevna, PhD, Associate Professor, Russian Plekhanov University of Economics, Moscow, Russian Federation

E-mail: ivanova.yy@rea.ru

Kireeva Milisa Olegovna, student, Russian Plekhanov University of Economics, Moscow, Russian Federation

E-mail: milissa.k@mail.ru

Abstract

The article examines the influence of various pricing factors of motor gasoline in Russia and Kazakhstan. The factors influencing the pricing of the cost of gasoline have been studied. The trends in the development of the oil industry in Russia are described. The article also examines the theoretical aspects of the formation of gasoline prices. Relations between Russia and Kazakhstan, conditions for

the purchase of oil. It also provides information on taxation in Russia and Kazakhstan, and its differences.

Key words: oil, oil industry, gasoline prices, taxation, factors of formation of gasoline prices.

Нефтяная промышленность России одна из ведущих отраслей российской промышленности, включающая в себя добычу, переработку, транспортировку и сбыт нефти, а также производство, транспортировку и сбыт нефтепродуктов. Нефть России является одним из основных источников валютных поступлений в бюджет страны. Неудивительно, что ей уделяется такое большое внимание, особенно если учесть, что стоимость нефти является центральным пунктом, закладываемым в бюджет страны.[1, стр. 354]

На территории нашей страны добываются разнообразные сорта нефти, как легкие и малосернистые, так и высокосернистые.

Легкие малосернистые сорта зачастую добывают на Дальнем Востоке и Сибири. Высокосернистая нефть добывается в приволжских и уральских месторождениях. Они могут продаваться и как самостоятельные сорта и входить в смеси. К примеру, такой сорт как Urals содержит в себе нефть со всех месторождений России. И включает в себя как малосернистые, так и высокосернистые сорта.

Россия – одна из немногих развитых промышленных стран, уровень добычи нефти в которой позволяет ей не только полностью удовлетворять свои потребности, но и осуществлять экспорт этого ценного ресурса.

Хотя если взять для сравнения цены на топливо в европейских странах, то их показатель намного выше. Это обуславливается налоговыми ставками на ввозимую нефть и транспортными сборами. Но никто из жителей европейских стран не считает существующие цены высокими, поскольку их уровень адекватен среднему доходу каждого гражданина страны. К сожалению, у нас с этим пока проблемы.

Однако, если сравнивать цены на бензин в России и Казахстане, может возникнуть вопрос о ценообразовании, потому что по последним данным бензин в Казахстане дешевле, в то время как стоимость бензина в России только растет. Каждый день цены на топливо продолжают расти, об этом нам постоянно напоминают СМИ, ну а те, кто за рулем сами видят вживую эти постоянные изменения. Для того чтобы понять, почему возникает такая разница, нужно обратиться к факторам, формирующим цены на бензин.

Тема влияния стоимости нефти на ценообразование бензина в России и Казахстане достаточно актуальна, так как в последнее время все чаще в Интернете появляются статьи, видео и фотографии жителей, которые недовольны такой разницей в ценах для жителей

России. Нужно найти пути решения для возникшей проблемы в РФ, так как в последнее время цены на бензин лишь поднимаются, не соответствуя покупательской способности населения. Стоит отметить, что негодование россиян логично. В России покупательная способность населения значительно ниже, чем в ЕС. Средний российский автолюбитель с его зарплатой может купить меньше топлива по внутренним ценам, чем европейский на европейских заправках.

Некоторые работы написанные экспертами ранее натолкнули нас на данное исследование. Среди них представлены такие научные статьи, как «A Mathematical Model Of Oil Price Assessment» К. В. Сафонова, «The Rise And Fall Of Oil Prices: Implications For International Trade And The Global Economy» Егора Ичимы и многие другие актуальные работы на электронном ресурсе cyberleninka.com. Наличие большого объема информации на данную тематику показывает нам важность данного вопроса ценообразования на рынке нефти и бензина в целом.

Исходя из актуальности данной проблемы были поставлены следующие задачи:

1. Исследовать нефтяную промышленность в России
2. Изучить факторы, влияющие на ценообразование бензина
3. Сравнить цены на бензин в России и Казахстане
4. Найти альтернативные способы образования цен на бензин в России

Вышеперечисленные задачи формируют цель нашей работы, а именно исследовать рынок бензина в России и Казахстане и найти возможные пути изменения ценообразования.

Чтобы проанализировать факт того, почему топливо в Казахстане для потребителей дешевле, чем в России, необходимо в первую очередь сравнить разницу формирования цены за литр бензина в двух странах. Итак, в Казахстане отследить как формируется стоимость бензина и дизельного топлива на автозаправочных станциях можно на примере ТОО «ҚазМұнайГаз Өнімдері». По данным Информационно-аналитического центра нефти и газа (ИАЦНГ), дефицит бензина в Казахстане составляет 30%, по ДТ – 15%. То есть, Казахстан не производит достаточного количества топлива самостоятельно и вынужден закупать нехватку у РФ. Ситуация с нехваткой собственного топлива в стране наблюдается с 2011 года. Недостающий объем импортируется из России по оптовым ценам на рыночных условиях. При этом с начала года в стране растут цены на горючее на автозаправочных станциях. Это связано с ростом оптовых цен на российское топливо и удорожанием продукции нефтеперерабатывающих заводов в Казахстане. С января по март 2018 года отечественные НПЗ подняли цены на дизельное топливо на 4,6%, бензин – на 4,2%, сообщает комитет по статистике. Цена в первую очередь зависит от оптовых поставок. Казахстанский производитель продает топливо по рыночным условиям. Недостаток

объема, который мы недополучаем от РД КМГ, импортируем из России, это порядка 25-30%. Цены с начала года повысились, это прямая тенденция того, что в России стоимость (оптовые цены – прим.) поднялась и наши закупочные цены увеличились», - пояснил заместитель генерального директора по операционному управлению КМГО Нуркен Мурзагалиев на брифинге в СЦК. «Наша структура формирования цены: цена приобретения занимает 83%, стоимость доставки (транспортировка) порядка 5%, услуги по содержанию АЗС (операционные расходы, в том числе услуги хранения) порядка 11%, прибыль порядка 1% составляет на данный момент в нашей компании», - добавил топ-менеджер. Отечественные АЗС закупают топливо в России, как в рублях, так и в иностранной валюте, отметил директор по логистике ТОО «Гелиос» Артур Нам. «На сегодняшний день цена на 92-й бензин (импорт из РФ – прим.) сложилась на уровне 430 долларов (за тонну – прим.). Этим самым я отвечаю на вопрос, в какой валюте мы покупаем, преимущественно в долларах. Есть контракты, где мы покупаем в рублях», - заключил он.

Бензин и в Казахстане, и в России — подакцизный товар, с него собираются два косвенных налога (НДС и сам акциз). Весь вопрос в величине этого налогов. И наиболее ярко разницу демонстрируют акцизы. В России в первом полугодии 2019 г. за тонну бензин надо было заплатить 11213 руб., дизельного топлива — 7655 руб. В Казахстане картина совершенно другая. Акциз на импортный бензин в стране в 2018 г. составлял 4500 тенге (820 руб.), на дизель — 540 тенге (100 руб.). В 2019 г. ставка сбора на бензин класса Евро-5 возросла до 12314 рублей за тонну, а на дизтопливо — до 8541 рубля за тонну.

Налоговое давление на российский рынок в 2020 г. только увеличилось. Ставка сбора на бензин класса Евро-5 возросла до 12314 руб. за тонну, на дизельное топливо — до 8541 руб. за тонну. В 2021 г. они достигнут, соответственно, 13262 руб. и 9188 руб.

При такой налоговой политике и сдерживании цен на топливо российские НПЗ несут убытки от производства бензина для внутреннего рынка.

Россия. АИ-92 – 0,51\$; ДТ – 0,54\$ за литр.

Узбекистан. АИ-92 – 0,58\$ за литр, ДТ – 0,64\$ за литр.

Кыргызстан. АИ-92 – 0,47\$ за литр, ДТ – 0,43\$ за литр.

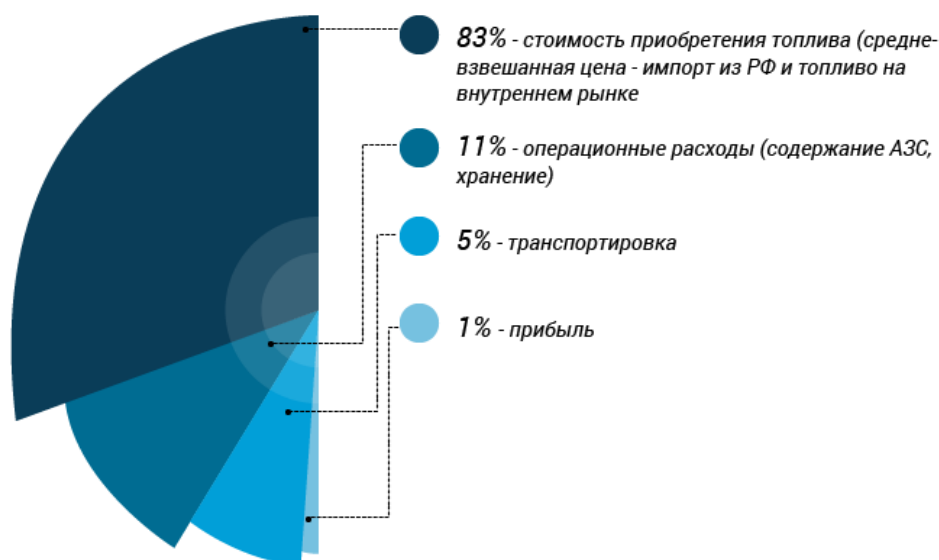
Таджикистан. АИ-92 – 0,58\$ за литр, ДТ – 0,57\$ за литр.

Казахстане АИ-92 – 0,37\$ за литр, ДТ – 0,33\$ за литр.

Цены у нас порядка на 30-40% ниже, чем у наших соседей».

Как формируется цена на бензин и ДТ на АЗС в Казахстане

на примере ТОО «ҚазМұнайГаз Өнімдері»



Источник - ТОО «ҚазМұнайГаз Өнімдері». Апрель, 2017.

Рис. 1.1. – Как формируется цена на бензин и ДТ на АЗС в Казахстане

Проблема роста цен на нефтепродукты в Российской Федерации остается актуальной на сегодняшний день. Прежде всего, говоря о ценах на топливо, стоит рассмотреть их структуру. К факторам, которые непосредственно влияют на стоимость топлива в России можно отнести[7]:

- 1) затраты на добычу нефти
- 2) налог на добычу полезных ископаемых
- 3) транспортные расходы
- 4) расходы на переработку и хранение нефтепродуктов и готового топлива
- 5) прибыль нефтеперерабатывающей компании
- 6) прибыль АЗС.

В процентном соотношении цену на литр бензина можно выразить так:

себестоимость нефти - 4%,

транспортные расходы - 7%,

наценка нефтеперерабатывающего завода - 13%,

наценка на топливо в розничной сети 16%.

Остальные 60% составляют налоги:

17% - налог на добычу полезных ископаемых,

16,2% - акцизы на нефтепродукты,

15,25% - НДС,

6,15% - налог на прибыль.

Можно сделать вывод, что основную часть цены топлива составляют налоги, что очень сильно влияет на цену. Особенно сильное влияние оказывает на стоимость налог на добычу полезных ископаемых, с которым в последнее время всё не так однозначно.

Кроме того, на стоимость топлива влияет количество нефтеперерабатывающих заводов и их размеры. Чем больше заводов функционирует, тем больше топлива они способны произвести. Если же количество заводов уменьшается, а спрос при этом сохраняется на прежнем уровне, то цены на топливо поднимаются.

Также стоит отметить и спекуляции на рынке топлива, которые Российское Правительство пытается предотвратить. Это работает так, частные компании покупают топливо по оптовым ценам у крупных компаний, а затем перепродают его на собственных АЗС. В случае повышения цен на нефть, эти частные компании поднимают цену на реализуемый товар, но в случае снижения цен на более высоком уровне, цена топлива на АЗС остается на прежнем уровне и не опускается.[9]

Теперь рассмотрим еще одну причину высоких цен на топливо на российском рынке. К ней можно отнести попытки нефтяных компаний компенсировать на внутреннем рынке потери от падения цен на нефть и нефтепродукты на внешнем. Говоря о продаже топлива на внутреннем рынке, нефтяные компании могут использовать два способа: либо продавать через сеть собственных АЗС, либо через частные АЗС. Весь процесс ценообразования остается непрозрачным, поскольку до потребителя продукт доходит через множество посредников, которые добавляют свою наценку. Этот факт тоже очень сильно влияет на стоимость топлива и на цену для конечного потребителя. С этой проблемой необходимо бороться, искать пути решения, уменьшать количество посредников между нефтеперерабатывающими заводами и потребителями.[7]

Также в России практически отсутствует конкуренция между нефтедобывающими компаниями, в отличие от других стран. Компании не борются за клиентов, поскольку есть определенный уровень монополизации и существуют негласные договоренности. Компании, как говорилось ранее, компенсируют потери от падения мировых цен на нефть, ценой топлива на внутреннем рынке, тем самым повышая свою прибыль.

Проблема с ценами на топливо в Российской Федерации актуальна в наши дни, как никогда ранее. Даже Правительство обратило внимание на быстрый рост цен и создало механизм ручного регулирования цен. Этот способ работает так: нефтяные компании отказываются от излишнего экспорта нефтепродуктов, не создавая в стране дефицита топлива. Государство же, в

свою очередь, компенсирует разницу между экспортной ценой нефтепродуктов и ценой на внутреннем рынке из федерального бюджета страны. В этой ситуации необходимое количество нефтепродуктов будет продано внутри страны не по завышенным, а по контролируемым ценам. Применяя этот метод предполагается, что нефтяные компании сами будут оплачивать эту разницу в цене, поскольку ставка налога на добычу полезных ископаемых была повышена на размер, равный размеру компенсации. Так, Правительством Российской Федерации было решено установить размер компенсации для нефтяных компаний 60-75% для бензина и до 70% для дизельного топлива. Однако к 2022 году планируется снизить размер компенсаций до 50-68% для бензина и 50-65% для дизельного топлива. Более того, согласно принятому документу, нефтяные компании будут вынуждены перечислить часть прибыли государству, если российские цены на бензин окажутся выше экспортных.[7]

Последний фактор, оказывающий значительное влияние на стоимость топлива - это сезонное повышение спроса. Определенный процент автомобилистов в зимний период пересаживается на общественный транспорт. С приходом летнего сезона они начинают активнее пользоваться собственным транспортом и тем самым повышают спрос на топливо. Также к сезонному фактору можно отнести проведение сельскохозяйственных работ, что тоже ведет к повышению спроса.

Рассмотрев структуру цен на топливо в Российской Федерации, факторы, влияющие на эти цены и местные особенности рынка, можно сделать вывод, что ситуация требует повышенного контроля со стороны государства. В первую очередь, необходимо разобраться с налогами, которые включены в стоимость нефтепродуктов, поскольку они составляют более 50% от общей стоимости. Во-вторых, необходимо бороться с монополизацией рынка, искусственным путем создавать конкуренцию, впускать новые компании и нефтяную промышленность и стимулировать их развитие. Благодаря этому, нефтеперерабатывающие компании начнут оптимизировать затраты, искать более выгодные способы производства, что может привести к общему

снижению цен на рынке. Третий способ уменьшить цены на бензин заключается в снижении транспортных расходов. Иными словами, нефтеперерабатывающие заводы должны быть построены вблизи тех регионов, где спрос на топливо превышает среднее значение. Последний способ снижения цен на топливо, который может быть применен - снижение издержек на АЗС, пристальный контроль за рыночными ценами, создание ценового коридора, в пределах которого цены будут устанавливаться.

В заключение хотелось бы сказать, что проблема должна быть решена как можно скорее, и правительство Российской Федерации уже приступило к действиям по ее

устранению. Изобретенный механизм установления цен помогает снизить цены на газ и помогает российским потребителям также покупать газ. [7]Однако ситуация все еще не совсем стабильна, поскольку рост цен на газ все еще возможен из-за ремонта на НПЗ и повышения акцизов. К сожалению, лучшая модель для регулирования цен на газ еще не была изобретена, поэтому ручное регулирование помогает держать цены на газ в пределах досягаемости потребителей со средним уровнем дохода. Но последние события, которые произошли в стране, недовольство народа управлением страны, властью, быстро растущими ценами, в ручном режиме сильно влияют на изменение цен на бензин и газ. Исходя из этого в скором времени мы можем увидеть сильное падение цен, или же, наоборот, ситуация может быть слишком непредсказуема, так как никто не может сказать, какие изменения повлекут события, происходящие в наши дни.

Список использованных источников

1. Шулятиков В. И. В Империи экспорт нефти был запрещен. Газета «Морские вести России». 2016 г. № 1 (428) с.16-18
2. Казахстан цены на бензин, mode of access: https://ru.globalpetrolprices.com/Kazakhstan/gasoline_prices/ (дата обращения 07.01.2022.)
3. Как формируется цена бензина в Казахстане //статья//, //Atameken business.- 2019.- mode of access: <https://inbusiness.kz/ru/news/kak-formiruetsya-cena-na-benzin-v-kazahstane#>
4. Липатов А. А., Факторы ценообразования на рынке автомобильных топлив в Российской Федерации // Молодой ученый. – 2016. - №22. – с.438-440. – URL: <https://moluch.ru/archive/102/23360/> (дата обращения 15.10.2021.)
5. Налоговой маневр не дошел до Казахстана, //Electronic resource//, 9.10.2020., URL: <https://oilcapital.ru/article/general/09-10-2019/bolshoe-arkticheskoe-protivostoyanie>
6. Нефтяной портал "Нефть России.", mode of access: <https://neftrossii.ru/>, дата посещения: 15.10.2019
7. Почему России перешла на ручное регулирование цен , //article//, //Vedomosti.- 2019.- mode of access: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2018/08/26/779048-ruchnoe-regulirovanie-tsen-na-benzin>
8. Что будет с ценами на бензин?, //статья//, mode of access: <https://ria.ru/20190603/1555150720.html>
9. Цены на бензин в России все-таки будут сдерживать //статья//, mode of access: <https://www.kolesa.ru/news/tseny-na-benzin-v-rossii-vse-taki-budut-sderzhivat>
10. Цены на бензин в Казахстане возмутили россиян, //статья//, mode of access: <https://trk7.ru/news/97441.html> (дата обращения 19.11.2021.)

11. Шугаев Г., В поисках логики //статья//, //LENTA.RU.- 29.10.2018.- URL:
<https://lenta.ru/articles/2018/10/29/benzin/> (дата обращения 15.10.2021.)