

Дело не в бензине...

Новелла о нефтепродуктах, похожая на детектив

В. В. ШМАТ, кандидат экономических наук, Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, Новосибирск.
E-mail: petroleum-zugzwang@yandex.ru

Читателю нравятся детективные сюжеты. Приятно читать историю, заранее зная, чем она кончится. Вообще лестно чувствовать себя умнее автора... Тем более что речь идет о животрепещущей теме, которая до глубины души волнует миллионы наших автомобилистов. Дорогой читатель! Пожалуйста, вынеси сам приговор по запутанному «делу о суррогатном бензине», которому посвящена эта небольшая новелла. Автор не прочь переложить ответственность на твои плечи. Как и подавляющее большинство населения, ты незнаком с уголовным кодексом, и поэтому тебе легче определить приговор...¹

Ключевые слова: рынок, нефтепродукты, суррогатное топливо, налоги, цены, институционально-экономические условия, государство, бизнес

Римляне вопрошали: «Кому это выгодно?»
Послушаемся их и определим побудительный мотив.
Очевидно, что мотив этот – деньги.

Артур Конан Дойл²

В таком деле, как это, всегда ищешь
что-нибудь чисто житейское.

Агата Кристи³

На первый взгляд может показаться, что детективные намеки из эпиграфа к этой небольшой заметке звучат слишком сильно. Но все же есть немало оснований уподобить процессы, происхо-

¹ В подражание выдающимся мастерам советского кинематографа. См.: Брагинский Э., Рязанов Э. Берегись автомобиля // Брагинский Э., Рязанов Э. Зигзаг удачи. – М.: Советская Россия, 1969. – С. 5–101.

² Конан Дойл А. Смерть русского помещика / пер. с англ. С. Борисова // Конан Дойл А., Дойл А. К., Карр Д., Квин Э. Новейшие приключения Шерлока Холмса. – М.: Изд-во АСТ; Харьков: Фолио, 1999. – С. 269–282.

Любопытно, что авторство Артура Конан Дойла в данном случае является мистификацией. Действительный автор – Сергей Борисов, указанный в издании как переводчик. См.: Борисов С. Как я стал Конан Дойлом (история одной мистификации). URL: <http://www.litmir.net/br/?b=4227> (дата обращения: 31.08.2014).

³ Кристи А. Собака, которая не лает / пер. с англ. Л. Обуховой, Г. Костиной // Кристи А. Соч. в 10-ти томах. Вып. II. Т. 10. – М.: Новости, 1992. – С. 3–56.

дящие на отечественном рынке нефтепродуктов, преступлению... против экономических интересов России и прежде всего – потребителей топлива. Это преступление зачастую порождает дефицит и кризисы на рынке, которые выглядят нонсенсом в стране, столь богатой нефтяными ресурсами. В продолжение детективных аналогий статью Ю.В. Коровиной можно сравнить с «полицейским протоколом», который содержит тщательное описание «состава преступления», видимых «улик» и «вещественных доказательств». Такой протокол очень важен и крайне необходим для расследования дела, но сам по себе не раскрывает тайну преступления. Если мы с Вами, уважаемый читатель, хотим докопаться до истины, нам предстоит понять суть происходящих процессов и выяснить мотивы, руководствуясь знаменитым древнеримским вопросом: Cui bono? Cui prodest?

Для начала попробуем разобраться, о чем все-таки идет речь? Что такое «низкокачественное топливо»? Страницы печатных и онлайн-изданий в изобилии пестрят публикациями о «суррогатном» горючем, которое заполонило российские автозаправки «от Москвы до самых до окраин» – и чем дальше от Москвы, тем больше. Однако понятие «суррогат» – слишком общее, прежде всего оно указывает на низкое качество топлива, но при этом подразумевает не заводское, кустарное происхождение. Давайте разделим эти два признака и примем, что есть некондиционное топливо, а есть – контрафактное.

По формальным критериям некондиционное топливо – это топливо для двигателей внутреннего сгорания, не соответствующее требованиям действующих технических регламентов. В житейском и более широком смысле некондиционным можно назвать топливо, которое не отвечает запросам потребителей. В целом и среднем требования российских техрегламентов на сегодняшний день выглядят завышенными и не вполне адекватными в сопоставлении с реальными потребностями рынка. Поэтому далее мы будем оперировать понятием «некондиционное топливо» в житейском смысле. От некондиционного топлива нужно отличать низкосортное, например, низкооктановый бензин, качество которого вполне может удовлетворять некоторые категории потребителей, в особенности, при низких ценах.

Контрафактное топливо – это топливо, которое попадает на рынок не вполне легальными, мягко говоря, путями, или име-

ет столь же нелегальное происхождение. Очевидно, что между «контрафактом» и «некондицией» существует большая разница: на математическом языке две указанные категории топлива образуют пересекающиеся множества. При этом некондиционное топливо далеко не всегда является контрафактным по происхождению и попаданию на рынок, а контрафактное, в свою очередь, не всегда можно назвать некондиционным по качеству.

В статье Ю.В. Коровиной приведены данные, показывающие долю суррогатов в поставках на рынок автобензина (8,4%) и дизтоплива (18,4%). Рискнем предположить, что эти цифры могут быть занижены, поскольку автором приняты во внимание потоки конечной продукции и полупродуктов, исходящие с нефтеперерабатывающих заводов, т.е. учтенные товарные потоки. Но ведь источники для получения контрафактного топлива этим не ограничиваются. По оценкам экспертов, ежегодно в России похищают свыше 5 млн т нефти, а количество выявляемых криминальных врезок в нефтепроводы измеряется сотнями⁴. Еще добавим неучтенную добычу и вывоз (минуя систему «Транснефти») жидких углеводородов непосредственно с месторождений. Зачастую это не нефть, а газовый конденсат, образующийся при промышленной сепарации сырья и представляющий собой смесь бензиновых и керосиново-дизельных фракций, что делает его идеальным сырьем для получения некондиционного моторного топлива по упрощенным технологическим схемам.

Крайне сложно сделать даже приблизительные общие оценки производства и потребления некондиционного и контрафактного топлива в России, но попробуем действовать с помощью метода аналогий. В самом простом случае за основу можно взять данные о потреблении топлива и численности автопарка в США и в Китае, т.е. в странах, которые являются наиболее близкими для нас аналогами, и где годовой расход горючего в расчете на одно транспортное средство составляет, соответственно, 1,9 и 1,8 т. Российский показатель на этом фоне выглядит слишком скромным – всего 1,2 т⁵. Исходя из приведенного сравнения,

⁴ Нефть в России стали воровать в промышленных масштабах // РБК – Экономика. – 2013. – 28 янв. URL: <http://top.rbc.ru/economics/28/01/2013/842358.shtml> (дата обращения: 28.08.2014).

⁵ World Development Indicators. – The World Bank, 2014. URL: <http://data.worldbank.org/indicator> (дата обращения: 28.08.2014).

можно допустить, что фактическое потребление автомобильного топлива в России примерно на треть выше, чем показывает официальная статистика⁶.

Теперь попробуем разобраться в непосредственных причинах того, что у нас в стране слишком велико потребление низкокачественного топлива. Согласно «протоколу», в числе главных причин сложившейся ситуации первым названо «изношенное» состояние автопарка при среднем возрасте, например, легковушек около 12 лет. Но так ли уж значима цифра, указывающая на средний возраст автопарка, в нашем расследовании?

Вспомним, что самым массовым в России является автомобиль марки «АвтоВАЗ», который ежегодно выпускается сотнями тысяч штук, начиная с 1970 г. Уже в середине 1980-х годов весь отечественный автопром почти прекратил производство легковушек, рассчитанных на бензин ниже АИ-93. То есть на протяжении последних 30 лет парк легковых автомобилей у нас прирастает машинами, включая и подержанные иномарки, которые отнюдь не приспособлены для использования низкооктанового топлива. Сегодня на наших автодорогах крайне редко можно встретить и грузовики типа ЗИЛ-130 или ГАЗ-53 с прожорливыми бензиновыми двигателями. Похожая, хотя и более запутанная, ситуация наблюдается в потреблении дизельного топлива. Камский автозавод уже давно выпускает машины с техническими характеристиками, превышающими нормы советского времени. Парк индустриальной, строительной и сельскохозяйственной техники во многом пополняется за счет импорта. Думается, что и «всеядная» военная техника не делает погоды в потреблении топлива.

Таким образом, дело не в бензине и не в моторах. А в чем же? В выгоде!

Если потребителю выгодно использовать низкосортное топливо, он будет это делать даже при относительно небольшой разнице в ценах. Согласно последней августовской справке Росстата, «восьмидесятый» бензин в рознице стоил в среднем на 7% дешевле по сравнению с АИ-92 (93 и т.п.), а последний

⁶ Более сложные и детальные расчеты с учетом структуры автопарка, фактических и нормативных пробегов транспортных средств дают схожие результаты.

был дешевле высокооктанового бензина (АИ-95 и выше) на 8%⁷. Выигрыш получается не слишком большой, но для небогатого потребителя и он имеет значение. Важно не забыть лишь об одном условии: потребитель может получить выгоду, если у него есть свобода выбора. Сегодня названное условие постоянно нарушается. Зачастую потребитель просто не знает, что он покупает, какое топливо заливает в бензобак своего автомобиля – кондиционное или суррогатное, легальное или контрафактное. Это становится понятным лишь впоследствии, когда глохнут моторы, выходит из строя техника или, в лучшем случае, дотошные инспекторы ГИБДД при экологических рейдах выявляют чрезмерно высокое содержание вредных веществ в выхлопах двигателей.

По «показаниям» автовладельцев и согласно сведениям, публикуемым в СМИ, очень легко «нарваться» на суррогат (контрафакт, некондицию) при покупке «95-го» бензина – причем даже с большей вероятностью по сравнению с «восьмидесятым». Подобные риски возрастают по мере удаления от того небольшого количества нефтеперерабатывающих заводов, которые располагают технологическими возможностями для производства высокооктанового топлива в строгом соответствии с нормами техрегламентов. В нашем «бензиновом деле» мотивы потребителей слишком слабы и незначительны, чтобы их можно было противопоставить тем выгодам, которые получают производители и продавцы некондиционных и контрафактных нефтепродуктов. Если исходить из предполагаемой доли суррогатов в 33%, как мы получили выше, и вычесть прямые затраты, то общая прибыль теневого сегмента на российском рынке нефтепродуктов может быть оценена приблизительно в 300 млрд руб. в год. Как видим, игра стоит свеч, даже если она связана с большими рисками для игроков.

А каков источник этих многомиллиардных выгод?

Материальные и технологические издержки с трудом поддаются сокращению в условиях зачастую полукустарного производства. Поэтому, в сущности, есть только один источник выгоды – уход от налогов в «особо крупных размерах».

⁷ Об объеме производства нефтепродуктов и потребительских ценах на них с 18 по 24 августа 2014 года / Срочная информация по актуальным вопросам. – Росстат. URL: http://www.gks.ru/bgd/free/B09_03/Main.htm (дата обращения: 30.08.2014).

Сегодня суммарная налоговая составляющая, включая акцизы, налоги на добычу и прибыль и проч., в ценах моторных топлив составляет около 70%. При выводе на рынок контрафактной продукции можно как минимум избавиться от акциза, средний размер которого – около 2,5 тыс. руб. на тонну топлива. Если в качестве сырья используется ворованная нефть, то прибыль увеличивается за счет НДС, а это больше 6 тыс. руб. в расчете на тонну продукции. Ну и т.д. и т.п.

Принятая в нашей стране модель ценообразования на нефтепродукты во многом копирует европейскую практику, порожденную дефицитом собственных энергоресурсов и нацеленную на максимальное энергосбережение. Россия же никак не может пожаловаться на нехватку нефти и других видов природного топлива, а естественная ограниченность указанных ресурсов отнюдь не равнозначна дефициту. Мы ни в коем случае не должны быть расточительными в потреблении топлива и энергии, но и европейская скардность нам не к лицу. К сожалению, наращивая экспорт нефти, газа и нефтепродуктов, мы нередко, как говорится, экономим на себе. Повышая внутренние цены на энергоресурсы ради их сбережения, мы подрываем конкурентоспособность экономики и благосостояние населения. Это можно назвать «энергосбережением любой ценой» или энергосбережением ради энергосбережения.

Глядя на Европу, мы забываем, что в мире есть и иные практики. Ведущие нефтеэкспортеры (Саудовская Аравия, Кувейт, Венесуэла и др.), не интегрированные в европейский или североамериканский рынки, проводят принципиально иную политику в отношении внутреннего потребления, рассматривая низкие цены на нефтепродукты в качестве одного из важнейших социальных завоеваний и одной из основных социальных гарантий для населения. Мы не призываем кидаться в крайности и тотчас перенимать, скажем, венесуэльский опыт, но априори отбрасывать его без тщательного анализа и оценки последствий тоже нельзя.

Ведь и Соединенные Штаты не идут по европейскому пути и удерживают потребительские цены на нефтепродукты примерно вдвое ниже, чем в странах «Старого Света», в основном благодаря существенно меньшим налогам. Да и по сравнению с Канадой, ближайшим географическим соседом и поставщиком

сырой нефти, различные цены на бензин в США заметно (в полтора раза) ниже. Но Россия уже не менее полутора десятков лет идет «ноздря в ноздю» со Штатами по уровню цен на бензин. Это если переводить рубли в доллары по официальному обменному курсу. Если же учесть различия в доходах населения, принять во внимание паритеты покупательной способности валют, окажется, что среднестатистический россиянин платит за топливо для автомобилей больше и среднестатистического американца, и среднестатистического европейца. Несмотря на это, мы сами себя вводим в заблуждение мифами о якобы дешевизне бензина в России. Хотя бензин у нас на самом деле очень недешев, как и в советское время, когда он стоил «всего» 40 коп. за литр⁸.

Нужно помнить, что всякая практика в экономической жизни порождена определенными условиями и к таковым привязана. Изменение привычных условий или попытка перенести чью-либо успешную практику (при всей кажущейся заманчивости этого шага) в иные условия могут привести к неадекватным результатам.

Приведем простой пример. Еще каких-нибудь 10 лет назад мы полагали американскую практику в области использования нефтяного попутного газа одной из лучших в мире. Но приключился «сланцевый бум», изменились приоритеты национальной энергетической политики, были созданы государственные стимулы для наращивания добычи нефти и... США выдвинулись в число глобальных антилидеров по сжиганию попутного газа, «уступая» только России, Нигерии, Ираку и Ирану⁹. Главным «виновником» произошедшего является всего лишь один штат Северная Дакота, где нет необходимой газовой инфраструктуры, зато есть очень сильное желание добывать как можно больше нефти из открытых сланцевых месторождений.

Вот ведь как бывает. А мы пытаемся использовать у себя «налогоемкий» европейский опыт ценообразования на нефтепродукты, невзирая на укоренившийся «налоговый нигилизм»

⁸ Сегодня на среднемесячную заработную плату в России можно купить примерно 1000 л бензина АИ-92, а в 1980-х годах – от силы 300 л.

⁹ По статистике Министерства энергетики США (URL: http://www.eia.gov/dnav/ng/ng_prod_sum_a_erg0_vgv_mmscf_a.htm), за 2000-е годы потери попутного газа при добыче увеличились в 2,2 раза, а по данным космического мониторинга рост объемов сжигания можно оценить как 5-кратный (URL: <http://go.worldbank.org/G2OAW2DKZ0>).

и специфическую ментальность отечественного бизнеса, у которой есть глубокие исторические корни.

Когда-то «притчей во языцех» была честность русских купцов и промышленников, совершавших миллионные (по нынешним деньгам считай – миллиардные) сделки под честное слово, без всяких письменных договоров и формальных обязательств. Но было и другое. Вспомним знаменитую фразу Н.М. Карамзина о российских делах: «Воруют!». Честное купеческое слово на Руси всегда было «внутрикорпоративным»: купец не мог обмануть своего собрата, не рискуя потерять репутацию и положение в гильдии; но чуть ли не «делом чести» считалось поживиться за счет казны и покупателя. В особенности страдала казна, разворовывать которую помогали корыстолюбивые чиновники – от придворных министров до писчих в земских управах...

Вероятно, такова была особенность развития рыночных отношений в российском феодально-сословном государстве, где купеческое сословие не относилось к разряду высших и почиталось «третьим», но самое главное – «податным». Полупривилегированный-полуподчиненный статус и зависимость от властей не позволили купечеству (предпринимательству, бизнесу) стать цементирующей и связующей силой в процессе вызревания национальных интересов. Государство в России, по большому счету, никогда не доверяло бизнесу, а тот отвечал государству полной взаимностью.

«Родимые пятна» такого рода взаимоотношений отчетливо видны и сегодня. Поэтому попытки правительства «урегулировать» рынок нефтепродуктов с помощью налоговых инструментов не приносят особого успеха. Характерный пример мы можем найти в «протоколе», в котором описано развитие событий на рынке после введения в 2013 г. акциза на так называемое «печное топливо». Большинство производителей мгновенно переориентировались на выпуск «судового маловязкого топлива», хотя и то и другое на самом деле являются суррогатными заменителями дизтоплива для автомобильных и тракторных двигателей. Несколькими годами ранее похожим образом развивались события вокруг прямогонного бензина. Иными словами, установление каких-либо налоговых барьеров продвижению суррогатов на рынок тотчас активизирует поиск новых путей и лазеек, возникающих по причине довольно широкой

взаимозаменяемости нефтепродуктов в сфере потребления. Если дело так пойдет и впредь, то в России придется вводить акцизы на топочный мазут. Дальше уж некуда!

Итак, судя по всему, нам удалось разобраться с причинами и побудительными мотивами процессов, происходящих на российском рынке нефтепродуктов, и понять, каковы выгоды заинтересованных сторон. Мы пришли к выводу, что налоговые регуляторы рынка очень далеки от совершенства и малопригодны в специфических российских условиях. Выгоды ухода от налогов слишком велики, чтобы производители и продавцы некондиционно-контрафактной продукции отказались от этой практики. В этом видится корень зла, и с этим надо что-то делать.

Но увы, еще ни один, даже самый выдающийся детективный роман, не ответил на главный вопрос: как искоренить преступления? Перед этим вопросом оказались бессильны даже великие литературные сыщики – и Шерлок Холмс, и Эркюль Пуаро, и отец Браун, и мисс Марпл... Боюсь, что и мы не сможем предложить какой-то конкретный рецепт решения проблемы. Будем надеяться, что в процессе эволюции, ненавязчиво направляемой государством, постепенно созреют институционально-экономические условия для нормального функционирования российского рынка нефтепродуктов, для избавления от контрафакта, некондиции, суррогата и прочих нынешних бед. Пока же нам ничего не остается, как завершить рассказ невеселой мыслью, которую Агата Кристи вложила в уста гениального сыщика Эркюля Пуаро: «Некоторые влиятельные люди говорят, что всегда существуют силы, которым выгодны всякие кризисы»¹⁰.

¹⁰ Кристи А. Большая четверка / пер. с англ. И. Борсука // Кристи А. Соч. в 10-ти томах. Т. 10. – М.: Московская штаб-квартира МАДПР, 1991. – С. 205–353.