

DOI: 10.37791/2687-0657-2025-19-5-66-89

# Асимметрия конкурентной и промышленной политик в нефтяной отрасли России: проблемы и решения

И. С. Леонов<sup>1\*</sup>

<sup>1</sup>Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова, Москва, Россия

<sup>1</sup>leonov1505@yandex.ru

**Аннотация.** В последние годы регулирование нефтяной отрасли и топливных рынков в России претерпевает регулярные изменения, что увеличивает неопределенность для хозяйствующих субъектов. В последние годы был осуществлен большой налоговый маневр с обнулением экспортных пошлин и введением демпферного механизма, усугубляют ситуацию периодические запреты на экспорт нефтепродуктов. Целью данного исследования является разработка рекомендаций по повышению эффективности взаимодействия конкурентной и промышленной политики в нефтяной отрасли России. В рамках исследования выявлены основные механизмы конкурентной и промышленной политики в нефтяной отрасли, проведен анализ дискретных институциональных альтернатив их комбинирования в странах со схожими с Россией институциональными условиями и разработаны рекомендации по реформированию отрасли. В целях снижения нагрузки на федеральный бюджет и сбалансированного развития нефтяной отрасли России необходимо постепенно перейти к более либерализованным формам регулирования ценообразования на топливо вместо существующей демпферной системы и сдерживаемым розничным ценам на топливо, что препятствует развитию конкуренции в отрасли. Для этого целесообразно постепенно внедрить адресные субсидии для наиболее уязвимых слоев населения в отдаленных районах и политику по пересмотру ставок акцизов на топливо в качестве системной меры при росте экспортной альтернативы, а также увеличить величину инвестиционной надбавки для нефтяных компаний. Исследование вносит вклад в дискуссию о взаимодействии конкурентной и промышленной политик в условиях ресурсозависимой экономики. Результаты исследования могут быть использованы в целях оптимизации государственного регулирования нефтяной отрасли.

**Ключевые слова:** конкурентная политика, промышленная политика, нефтяная отрасль, ценообразование на топливо, налогообложение нефтяной отрасли, демпфер

**Для цитирования:** Леонов И. С. Асимметрия конкурентной и промышленной политик в нефтяной отрасли России: проблемы и решения // Современная конкуренция. 2025. Т. 19. № 5. С. 66–89. DOI: 10.37791/2687-0657-2025-19-5-66-89

Статья доступна на условиях простой (неисключительной) лицензии, которая является безвозмездной, предоставляется на срок действия исключительного права и действует по всему миру. Данная лицензия предоставляет любому лицу право копировать и распространять материал на любом носителе и в любом формате и создавать производные материалы, видоизменять и преобразовывать материал при условии указания авторов, названия статьи, журнала, его года и номера (в том числе посредством указания DOI).

© Леонов И. С., 2025.

# Asymmetry of Competitive and Industrial Policies in the Russian Oil Industry: Problems and Solutions

I. Leonov<sup>1\*</sup>

<sup>1</sup>*Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia*

\**ileonov1505@yandex.ru*

**Abstract.** In recent years, the regulatory environment for the oil industry and fuel markets in Russia has undergone regular changes, leading to increased uncertainty for businesses. These changes have been exacerbated by the implementation of a large-scale tax maneuver, including the elimination of export duties and the introduction of a dampening mechanism. Additionally, periodic bans on the export of petroleum products have added to the complexity of the regulatory landscape. The aim of this research was to formulate recommendations for enhancing the efficiency of competition and industry policy interactions within the Russian oil sector. To this end, we identified and analyzed the key mechanisms of competition and industry policies in this field, examined discrete institutional alternatives for their combination in countries analogous to Russia, and formulated proposals for reform. In order to alleviate the financial burden on the federal budget and promote balanced development of the Russian oil industry, it is essential to move towards a more liberalized system of fuel price regulation. This entails gradually phasing out the current system of price dampening and restricting retail fuel prices, as these measures hinder competition in the sector. To achieve this goal, targeted subsidies may be introduced for the most disadvantaged segments of society in remote regions. Additionally, a policy may be implemented to revise fuel excise rates and promote the development of alternative energy sources for export. Furthermore, the government could increase investment allowances for oil companies to encourage them to invest in innovative technologies and infrastructure. This study contributes to the ongoing debate on competition and industrial policies in resource-based economies. The findings of this research can be utilized by government officials in formulating regulations for the oil industry with the aim of promoting sustainable development.

**Keywords:** competition policy, industrial policy, oil industry, fuel pricing, taxation of the oil industry, damper

**For citation:** Leonov I. Asymmetry of Competitive and Industrial Policies in the Russian Oil Industry: Problems and Solutions. *Journal of Modern Competition*, 2025, vol.19, no.5, pp.66-89 (in Russian). DOI: 10.37791/2687-0657-2025-19-5-66-89

© Leonov I., 2025.

The article is available under a simple (non-exclusive) license, which is royalty-free, provided for the duration of the exclusive right, and is valid worldwide. This license grants any person the right to copy and distribute the material on any medium and in any format, and to create derivative materials, modify, and transform the material, provided that the authors, the article title, the journal, its year, and issue are credited (including by specifying the DOI).

## Введение

**Т**опливные рынки оказывают значительное влияние на экономические и социальные процессы. Высокая доля топлива в структуре расходов домохозяйств в развивающихся странах и низкая эластичность спроса на него подчеркивают его стратегическую важность как объекта экономической политики [1, 30]. В условиях повышенной волатильности на мировых энергетических рынках регулирование ценообразования на бензин приобретает особую значимость для обеспечения социальной стабильности в обществе. В то же время при выборе механизмов регулирования государство ищет баланс между стимулированием развития нефтяной отрасли, финансовой стабильностью и социальными приоритетами, делая выбор между различными комбинациями конкурентной и промышленной политик.

Международный опыт демонстрирует высокую вариативность в выборе моделей регулирования внутренних рынков топлива, начиная от минимальной роли государства и доминирования конкурентной политики в развитых странах и заканчивая всеобъемлющим государственным контролем над нефтяной отраслью и доминированием промышленной политики в слаборазвитых странах – нетто-экспортерах. Все эти подходы создают различные вызовы, связанные с их реализацией.

Российская модель регулирования основана на различных гибридных механизмах, таких как демпферный механизм, сдерживание розничных цен с помощью комплекса неформальных механизмов, широкого спектра налоговых льгот и отсутствия экспортных пошлин. Однако в последние годы устойчивость данной модели оказалась под вопросом. Ведь несмотря на снижение волатильности цен на оптовом и розничном рынках бензина, расходы бюджета только на демпферный механизм составляют около 3,4 трлн руб. Кроме того, постоянные из-

менения регулирования российской нефтяной отрасли и периодические ограничения на экспорт топлива уменьшают горизонт планирования для отраслевых хозяйствующих субъектов, что препятствует их инвестиционной деятельности.

Таким образом, целью исследования является разработка рекомендаций по повышению эффективности взаимодействия конкурентной и промышленной политики в нефтяной отрасли России. В связи с этим поставлены следующие задачи:

- выявить и систематизировать основные механизмы конкурентной и промышленной политик в нефтяной отрасли;
- выявить негативные эффекты российской модели регулирования нефтяной отрасли;
- провести анализ дискретных институциональных альтернатив комбинирования мер конкурентной и промышленной политик в нефтяной отрасли в странах со схожими с Россией характеристиками нефтяной отрасли.

Новизной исследования является комплексный подход к анализу взаимодействия конкурентной и промышленной политик в нефтяной отрасли. Выявлены и систематизированы основные противоречия между целями конкурентной и промышленной политик в нефтяной отрасли России, а также на основании проведенного анализа дискретных институциональных альтернатив разработаны рекомендации по их разрешению в целях устойчивого роста экономики.

В первом разделе по итогам теоретического обзора выявлены и систематизированы основные механизмы конкурентной и промышленной политик в нефтяной отрасли. Во втором разделе представлен обзор и анализ действующей в России модели регулирования нефтяной отрасли. В заключительном разделе проведен анализ дискретных институциональных альтернатив взаимодействия механизмов конкурентной и промышленной политик.

## Конкурентная и промышленная политики: теоретические основы и механизмы

Конкурентная и промышленная политики являются двумя важнейшими направлениями экономической политики государства, которые могут как создавать положительный синергетический эффект, так и вступать в противоречие друг с другом.

Конкурентная политика основывается на неоклассической экономической теории, в рамках которой подчеркивается роль конкуренции в повышении эффективности функционирования рынков, снижения цен для конечных потребителей и повышения качества продукции [29]. Конкурентная политика нацелена на обеспечение устойчивого экономического развития роста общественного благосостояния, поддерживая справедливую рыночную конкуренцию и препятствуя антконкурентным практикам хозяйствующих субъектов ( злоупотреблениям доминирующим положением, ценовым сговором, вертикальным ограничениям и т.д.). Таким образом, антимонопольное поведение является центральным элементом конкурентной политики, поскольку монополии, как правило, ведут к снижению общественно го благосостояния и увеличению цен для потребителей.

В российских реалиях конкурентная политика сформировалась только после распада СССР в 1991 г., поскольку в предшествующие периоды экономика была плановой и монополизированной и, несмотря на присутствие в некотором роде соревнований между предприятиями за выполнение плана, как таковая рыночная конкуренция отсутствовала и заменилась административным распределением ресурсов. В 1991–1998 гг. был переходный период, ознаменовавший принятие Закона РСФСР «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках» и создание Государственного комитета по антимонопольной политике. Однако из-за высокой концентрации крупнейших

предприятий в руках отдельных экономических агентов и слабой институциональной базы данный период в целом можно характеризовать низкой эффективностью антимонопольного контроля. Только после финансового кризиса 1998 г. и начала экономического восстановления произошло усиление конкурентной политики и других форм государственного регулирования. Были проведены структурные реформы, направленные на демонополизацию многих стратегических отраслей экономики, а в 2004 г. была создана Федеральная антимонопольная служба (ФАС), которая получила более широкие полномочия в сравнении со своей предшественницей. Наиболее активное развитие конкурентной политики в России происходило после 2008 г.: были приняты четыре «антимонопольных пакета», направленных на ужесточение карельского законодательства, недобросовестной конкуренции и усиление антимонопольного контроля за госзакупками.

По итогам анализа нормативно-правовых актов, публикаций российского антимонопольного органа и релевантной научной литературы автором исследования систематизированы основные механизмы конкурентной политики и их цели в нефтяной отрасли, что представлено в таблице 1.

В противовес конкурентной политики промышленная представляет собой совокупность инструментов экономической политики, направленных на развитие отдельных отраслей экономики через наделение ресурсами участников хозяйственной деятельности. Рыночный механизм саморегулирования не всегда способен эффективно распределять ограниченные ресурсы, особенно в условиях высокой асимметрии информации в новых отраслях, а также справляться с задачами координации в сложных цепочках добавленной стоимости [23]. Наиболее типичными механизмами промышленной политики являются налоговые льготы, импортные тарифы, прямые субсидии компаниям. Промышленная политика способствует структурной трансформации экономи-

**Таблица 1.** Меры конкурентной политики в нефтяной отрасли

Table 1. Competition policy measures in the oil industry

<b>Механизм Measure</b>	<b>Цель Purpose</b>	<b>Источники Sources</b>
Предотвращение злоупотребления доминирующим положением и сговоров	<ul style="list-style-type: none"> <li>Снижение цен для потребителей.</li> <li>Поддержка справедливой рыночной конкуренции</li> </ul>	Статьи 10 и 11 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»
Регулирование сделок слияния и поглощения	Предотвращение чрезмерной концентрации рыночной власти	<ul style="list-style-type: none"> <li>статья 27 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»;</li> <li>[6]</li> </ul>
Обеспечение равного доступа к трубопроводной инфраструктуре	Устранение дискриминации независимых участников	Постановление Правительства Российской Федерации от 29.03.2011 № 218 «Об обеспечении недискриминационного доступа к услугам субъектов естественных монополий по транспортировке нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам в Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации»
Поддержка малых и средних предприятий (МСП)	Снижение барьеров входа	[2]
Регулирование доступа к природным ресурсам	Стимулирование конкуренции между экономическими агентами	Раздел 3.1.2 Стратегии развития конкуренции и антимонопольного регулирования в Российской Федерации на 2021–2025 гг.
Создание цифровых платформ с агрегированными данными об отрасли	<ul style="list-style-type: none"> <li>Поддержка транспарентности рынков.</li> <li>Снижение трансакционных издержек</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>доклад о регулировании цифровых экосистем и платформ АНО «Цифровая экономика», 2020;</li> <li>[9, 16]</li> </ul>

ки, что требует перехода к высокотехнологическим секторам. Успешная промышленная политика должна учитывать сравнительные преимущества страны и создавать стимулы для выхода за пределы текущих возможностей [34].

Промышленная политика может быть горизонтальной или вертикальной. Первый тип предполагает использование механизмов, направленных на улучшение условий ведения хозяйственной деятельности в экономике. Вертикальная же политика концентрируется на поддержке отдельных стратегически важных отраслей экономики или экономических агентов [22, 35].

Отдельным направлением промышленной политики является стимулирование инновационной деятельности, поскольку инновации способствуют росту производительности и увеличению конкурентоспособность. Инновации осуществляются неравномерно, поэтому роль государства заключается в создании стимулов для инновационной деятельности [31]. Государство может поддерживать инновационную деятельность как напрямую, через финансирование государственных фондов, так и через создание инновационных кластеров и технопарков для усиления эффекта от взаимодействия между научными и промышленными структурами.

Промышленная политика, направленная на развитие стратегических отраслей экономики, может укреплять конкурентную среду посредством стимулирования инноваций и снижения барьеров входа на рынок [21]. При этом чрезмерное государственное вмешательство может приводить к искажениям на рынке, субсидированию неэффективных компаний и снижению конкуренции. Поэтому промышленная политика должна быть направлена не только на развитие крупных отраслей с высоким потенциалом, но и на обеспечение условий, которые бы способствовали росту конкурентоспособности компаний в долгосрочной перспективе.

Одной из ключевых задач промышленной политики должна являться не только реализация соответствующих стимулирующих мер, но и получение от частного сектора информации о возникающих негативных внеш-

них эффектах и способах их устранения [34]. Для реализации этого необходимо выстроить стратегическое сотрудничество между хозяйствующими субъектами и правительством [26]. В России это реализуется через различные отраслевые и бизнес-ассоциации (РСПП, «Русская сталь», «Деловая Россия» и т.д.), а также посредством межведомственных рабочих групп с представителями бизнес-сообщества (включая регуляторную гильотину). Многообразие мер промышленной политики в нефтяной отрасли представлено в таблице 2.

Эволюцию промышленной политики в России можно разделить на несколько этапов. До 1999 г. ввиду ограниченных финансовых ресурсов государства и слабой институциональной базы промышленная политика если и осуществлялась, то только в крайне ограниченном формате. В 2000–2003 гг.

**Таблица 2. Меры промышленной политики в нефтяной отрасли**

Table 2. Industrial policy measures in the oil industry

Механизм <i>Measure</i>	Цель <i>Purpose</i>	Источники <i>Sources</i>
Налоговые льготы на разработку новых месторождений	Увеличение конкурентоспособности за счет экстенсивного роста нефтяных компаний	• Энергетическая стратегия России на период до 2035 года; • [18]
Налоговые льготы на модернизацию НПЗ	Увеличение конкурентоспособности за счет интенсивного роста нефтяных компаний	• отчет о ходе реализации государственной программы «Энергоэффективность и развитие энергетики»; • [20]
Прямое субсидирование нефтяных компаний	Обеспечение социальной стабильности через сдерживание цен	[7, 19]
Импортные тарифы и квоты	Защита национальной нефтяной отрасли от внешней конкуренции	[5, 11]
Государственные инвестиции в инфраструктуру	Снижение издержек нефтяных компаний	[3]
Создание специализированных фондов и институтов для финансирования НИОКР	Увеличение конкурентоспособности за счет инноваций	[8, 27]
Локализация производства и импортозамещение	Снижение зависимости от импортных товаров и услуг	[4, 13]

осуществлялась мягкая регуляционная политика, а основная инициатива исходила со стороны бизнес-сообщества. После чего вплоть до кризиса 2008 г. активно развивалась вертикальная промышленная политика, сопряженная с усилением роли государства в экономике [14]. Период 2008–2011 гг. можно охарактеризовать как конфликт между целями промышленной и конкурентной политик. Промышленная политика в этот период во многом являлась антикризисной: было введено регулирование ценообразования на отдельных товарных рынках, установлены преференции для некоторых предприятий. В последующие периоды государство создавало новые механизмы для коммуникаций с субъектами экономической деятельности (Открытое правительство, рабочие группы регуляторных гильотин, появление множества отраслевых и бизнес-ассоциаций). Также после 2015 г. в связи с введением санкционных ограничений и роста геополитической напряженности государство стало активнее поддерживать экономику, отдавая особый приоритет политике по импортозамещению. В настоящее время российская промышленная политика характеризуется большим объемом государственных субсидий, небольшим расходом на НИОКР и жестким регулированием, что делает ее схожей со странами «южной периферии» [22].

Промышленная политика может вступать в прямую конфронтацию с целями конкурентной политики. Так, субсидии зачастую становятся предметом критики со стороны органов конкурентной политики, поскольку данный механизм нарушает принцип конкурентной нейтральности из-за различных условий ведения бизнеса для отдельных субъектов хозяйственной деятельности. Также такие меры промышленной политики, как тарифы и импортные ограничения, могут создавать негативные эффекты для характеристик конкурентной среды. В частности, когда конкурентная политика вступает в противоречия с долгосрочными стратегическими целями государства в обла-

сти обеспечения национальной безопасности, как, например, протекционистская политика США по отношению к полупроводниковой отрасли.

Для успешного взаимодействия конкурентной и промышленной политик необходим ряд условий. Во-первых, стимулирующие меры промышленной политики (субсидии) должны иметь четкие показатели эффективности и фиксированные временные рамки, что позволит минимизировать риск возникновения зависимости отрасли от государственной поддержки [32]. Успешными примерами реализации данных принципов являются временные субсидии в автомобильной промышленности Южной Кореи и Германии. Во-вторых, чтобы избежать коррупции и лоббирования необходима прозрачность в формировании и реализации промышленной политики, конкурентная же политика должна обеспечивать контроль за распределением ресурсов. И в-третьих, для успешной интеграции промышленной и конкурентной политик необходима четкая координация между антимонопольным органом и министерством, курирующим промышленность. В этом контексте ЕС является успешным примером институциональной координации обоих ведомств для достижения общих целей [29].

Таким образом, конкурентная и промышленная политики реализуют важные, но зачастую противоречащие друг другу цели. Если конкурентная политика способствует развитию рыночной среды и предотвращает антиконкурентные практики хозяйствующих субъектов, то промышленная политика во многом фокусируется на поддержке стратегических отраслей и стимулировании структурных преобразований в экономике. В российских реалиях конкурентная и промышленная политики взаимодействуют в условиях высокой роли государства и влияния внешних факторов. Наиболее показательным данное взаимодействие является в нефтяной отрасли, регулирование которой будет детально проанализировано в следующем разделе.

## Особенности взаимодействия конкурентной и промышленной политик в российской нефтяной отрасли

Нефтяная отрасль является стратегически важной для экономики России и занимает центральное место в товарно-сырьевом экспорте и формировании государственного бюджета. Отрасль характеризуется олигопольной структурой из-за доминирования нескольких вертикально-интегрированных нефтяных компаний (ВИНК) как на оптовом, так и на розничных рынках топлива.

Промышленная политика в нефтяной отрасли нацелена на поддержание высокого уровня добычи нефти, увеличение эффективности нефтепереработки, развитие собственных технологий для осуществления деятельности на шельфе и трудноизвлекаемых запасов. Для достижения данных целей нефтяным компаниям предоставляются широкие налоговые льготы и демпферные компенсации.

Одним из наиболее гибких инструментов промышленной политики является введение налоговых льгот для нефтяных компаний на разработку месторождений и/или модернизацию основных фондов. Налоговые льготы стимулируют нефтяные компании увеличивать капитальные вложения, что может приводить к увеличению экономического роста, развитию инфраструктуры и созданию рабочих мест [24]. Например, без налоговых льгот разработка многих гринфилдов<sup>1</sup> теряет смысл из-за слишком больших капитальныхложений и длительного срока окупаемости проектов. Однако такие механизмы способствуют скорее интенсивному, а не экстенсивному росту, поскольку стимулируют компании расширять производство вместо повышения эффективности и роста инноваций. Международный

опыт свидетельствует, что большинство льгот привязывают к издержкам на добычу или переработку нефти вне зависимости от объема этих самых издержек. Исключением являются налоговые льготы на модернизацию установок вторичной переработки нефти, что приводит к увеличению выхода высокомаржинальных светлых нефтепродуктов в процессе нефтепереработки.

Основным негативным эффектом налоговых льгот является сокращение налоговой базы нефтяных компаний, что может являться большим бременем для бюджета, особенно в странах-экспортерах с высокой зависимостью от нефтяной ренты. При этом нагрузка на бюджет от таких льгот намного меньше в сравнении с расходами на прямое содержание розничных цен или на массовые субсидии потребителям.

Еще одним негативным эффектом является искажение конкуренции, ведь компании, получившие льготы на свои месторождения, находятся в привилегированном положении относительно других компаний, из-за чего реализация данного механизма промышленной политики может напрямую противоречить целям конкурентной политики. При этом налоговые льготы улучшают позиции национальных нефтяных компаний на глобальном рынке. Как показывает практика, крупные нефтяные компании получают непропорционально большие выгоды от налоговых льгот, что усиливает их положение на рынке. В то же время для нивелирования данного эффекта можно предоставлять налоговые льготы для новых участников, что будет стимулировать развитие конкуренции [24].

В России существует несколько налоговых льгот для нефтяных компаний, которые можно отнести к механизмам промышленной политики, основными из которых являются:

- Обратный акциз с инвестиционной надбавкой. Налогоплательщики, модернизирующие собственные нефтеперерабатывающие заводы на сумму более 50 млрд руб. в 2020–2026 гг., могут получить возврат

<sup>1</sup> Гринфилд, в соответствии с международной классификацией, представляет собой новый перспективный участок недр на этапе поиска и разведки или разработки и эксплуатации, который требует значительных капитальных вложений.

части средств, потраченных на уплату акциза. Суммарный объем выплат нефтяным компаниям в 2023 г. составил 150 млрд руб., в 2024 г. – 214 млрд руб.

- Льготы для новых проектов в Арктической зоне. Компании платят пониженные ставки НДПИ в размере 5–15% в течение 15 лет. Также компании могут быть освобождены от уплаты налога на прибыль в течение первых 10–15 лет и не платить экспортные пошлины, а страховые взносы на сотрудников снижаются с 30 до 7,6%. Данную льготу уже получили проекты «Восток Ойл» и проекты Газпрома на шельфовых месторождениях в Баренцевом и Карском морях.
- Пониженный НДПИ для трудноизвлекаемых запасов и инновационных технологий. Для определенных категорий запасов НДПИ может быть понижен на 50–100% от базового уровня. В целях стимулирования использования инновационных технологий для извлечения трудноизвлекаемых запасов компании могут получить налоговый вычет из НДПИ или претендовать на пониженные ставки на НДПИ.

Оценить точные потери бюджета от налоговых льгот для нефтяных компаний достаточно проблематично, поскольку некоторые проекты могут подпадать одновременно под разные категории льгот (например, льготы для трудноизвлекаемых запасов и для малых и средних нефтяных компаний), а также неизвестно, сколько проектов не было бы реализовано при отсутствии льгот. Однако вряд ли расходы бюджета на налоговые льготы сопоставимы с расходами на демпферный механизм, которые в 2024 г. составили 3,4 трлн руб., что в 16 раз больше льготы по инвестиционной надбавке<sup>1</sup>.

Еще одним инструментом промышленной политики, позволяющим воздействовать

на ценообразование топлива и стимулировать увеличение нефтепереработки, являются экспортные пошлины. Высокие экспортные пошлины снижают экспортную альтернативу для экспортёров и увеличивают объем предложения топлива на внутреннем рынке. Однако такая политика дестимулирует компании увеличивать эффективность нефтепереработки ввиду ограниченной емкости внутреннего рынка [12]. Это является одним из основных аргументов в пользу реализации налогового маневра в российской нефтяной отрасли, в рамках которого экспортные пошлины к 2024 г. были постепенно обнулены, а выпадающие доходы бюджета были компенсированы пропорциональным увеличением НДПИ. Так, если в 2018 г. доходы федерального бюджета от НДПИ составили 6 трлн руб., а от экспортных пошлин – 3 трлн руб., то по итогам 2023 г. доходы от НДПИ выросли до 12,2 трлн руб., а доходы от экспортных пошлин снизились до менее чем 0,5 трлн руб.

Одним из ключевых механизмов государственной промышленной политики в нефтяной отрасли есть обратный акциз или демпферный механизм, который является частью системы регулирования цен на топливо в России. Он введен в 2019 г. и направлен на сглаживание волатильности оптовых цен на бензин и дизельное топливо и, как следствие, нацелен на обеспечение стабильности внутреннего рынка нефтепродуктов. Принцип действия основан на сравнении экспортной цены нетбэк и внутренней цены на топливо, которая устанавливается регулирующими органами. Если экспортная цена оказывается выше индикативной внутренней, то государство компенсирует нефтяным компаниям эту разницу через возмещение части уплаченных налогов, а если наоборот, то компании выплачивают разницу в бюджет. Раньше функцию сдерживания внутреннего рынка выполняли экспортные пошлины, которые снижали привлекательность экспорта для нефтяных компаний, однако они дестимулировали повышение эффективности нефтепереработки,

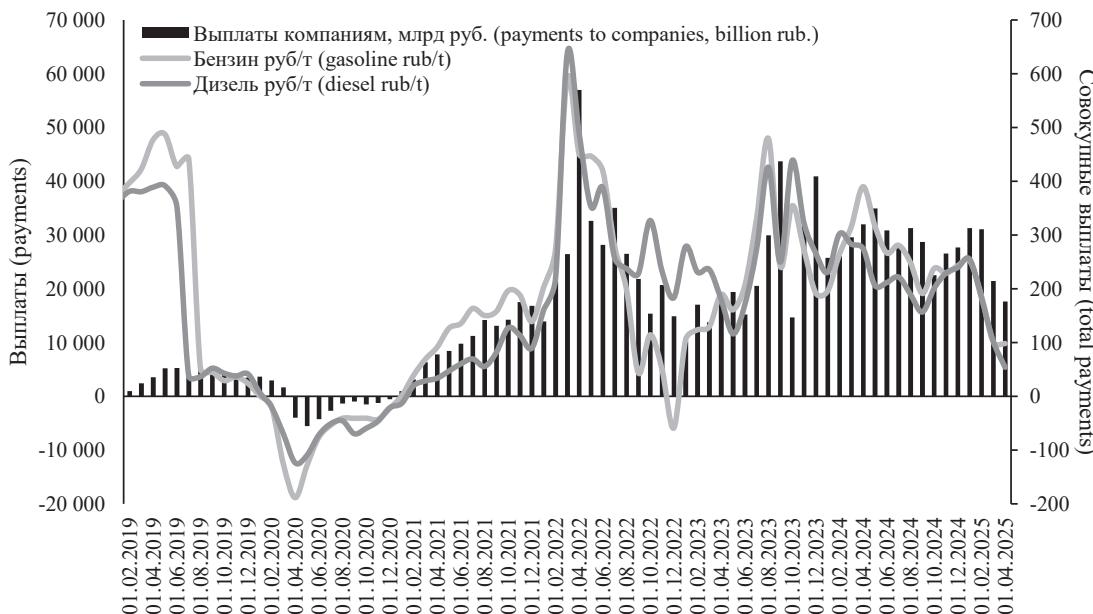
<sup>1</sup> Включая демпфер и сопутствующий ему акциз на нефтяное сырье. По данным Минфина России, выплаты нефтяным компаниям в 2024 г. непосредственно по демпферу составили 1,8 трлн руб., по акцизу на нефтяное сырье – 1,6 трлн руб.

из-за чего было принято решение постепенно отказаться от них [5].

Величина внутренней индикативной цены на топливо в формуле расчета демпфера не отражает рыночные цены, а ежегодно устанавливается директивно и индексируется. Единственным исключением является период с мая по декабрь 2021 г., когда в связи с падением мировых цен на топливо из-за пандемии было принято решение снизить индикатив по бензину для внутреннего рынка с 56 300 до 52 300 тыс. руб/т; еще одно значимое изменение демпферного механизма произошло весной 2022 г., когда размер компенсации нефтяным компаниям разницы между индикативной внутренней и экспортной ценами увеличился с 65–68 до 83%, что значительно увеличило нагрузку на федеральный бюджет. А весной 2023 г. Правительство РФ предприняло попытку снизить нагрузку на бюджет и изменило формулу для расчета экспортных цен для демпфера, однако демп-

ферные компенсации в адрес нефтяных компаний в последующие месяцы даже возросли. После этого было принято более радикальное решение о сокращении демпферных компенсаций с сентября 2023 г. в 2 раза, что привело к топливному кризису и росту оптовых цен на бензин на 10% и дизельное топливо на 31% в июне-сентябре<sup>1</sup>. По итогам данного неудачного эксперимента нефтяным компаниям уже в октябре вернули прежнюю формулу, однако это не решило проблемы роста цен, и в дальнейшем правительство было вынуждено неоднократно вводить запрет на экспорт топлива. Все вышеописанные изменения демпферных компенсаций нефтяным компаниям представлены на рисунке 1.

<sup>1</sup> Кондратьев С. Запретный экспорт: чем бензиновый кризис 2023 года отличается от предыдущих // Forbes. 25.09.2023. URL: <https://www.forbes.ru/mneniya/497066-zapretnyj-eksport-cem-benzinovuj-krizis-2023-goda-otlicetsa-ot-predyusih> (дата обращения: 24.03.2025).



Источник: рассчитано автором на основе данных ФАС, СПбМТСБ.

**Рис. 1. Динамика демпферных компенсаций**

Fig. 1. Dynamics of damping compensations

Первые 2 года с момента введения демпферного механизма объем выплат нефтяным компаниям находился на низком уровне, а практически весь 2020 г. в результате падения мировых цен на нефть компании и во-все производили дополнительные отчисления в бюджет. На этом фоне снижение внутреннего индикатива на бензин в 2021 г. является вполне обоснованным решением. Однако уже в 2022 г. на фоне роста мировых цен на нефть и рекордного ослабления курса рубля выплаты нефтяным компаниям многократно возросли и только в марте 2022 г. составили 570 млрд руб. В дальнейшие периоды изменения демпферных компенсаций были во многом обусловлены не ростом цен на экспортных рынках, а скорее волатильностью курса рубля: чем сильнее он падал, тем больше компенсаций получали нефтяные компании.

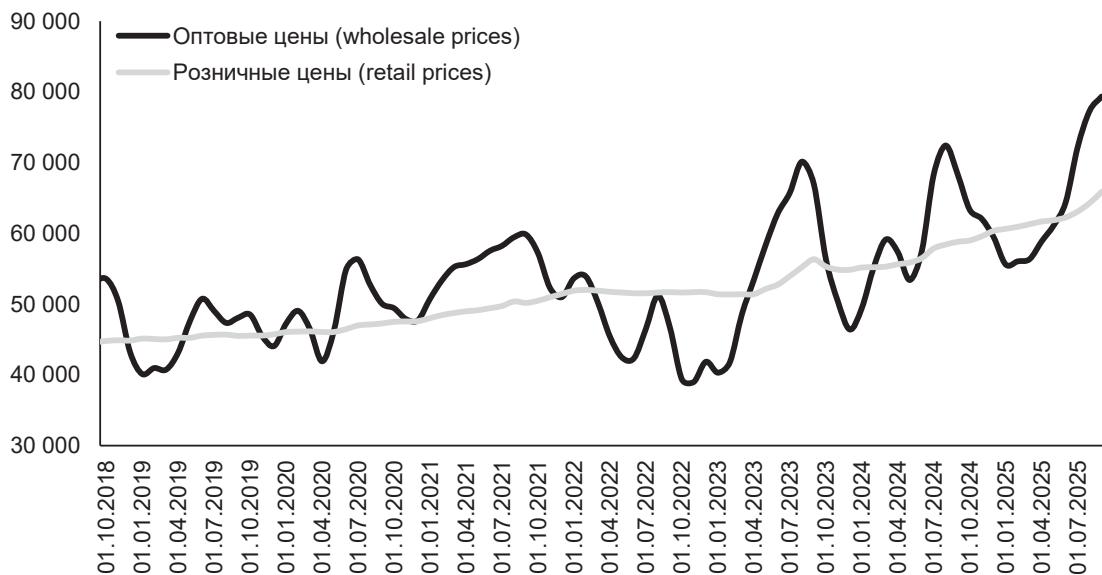
По итогам 2024 г. демпферные компенсации увеличились до 3,4 трлн руб., или на 25% относительно 2023 г. На их долю приходится около 9% всех расходов федерального бюджета в 2024 г. С учетом того, что в 2025–2026 гг. индикативная цена для внутреннего рынка будет увеличиваться на 3% ежегодно, цена на нефть, по прогнозам Минэкономразвития России, в базовом сценарии будет снижаться в среднем на 4% в год, а рубль будет умеренно ослабляться на 6% ежегодно, то объем демпферных компенсаций в 2025 г. может составить 3,7 трлн руб., а в 2026 г. – 3,6 трлн руб. Расходы бюджета на демпфер становятся огромными и превышают суммарный объем расходов, заложенных на 2025 г. на здравоохранение и образование, а также превышают расходы на национальную безопасность и правоохранительную деятельность. Действительно ли 3,4 трлн руб. расходов на демпфер – это огромное значения?

По данным Росстата, численность населения России на начало 2024 г. составляла 146 млн человек, а количество легковых автомобилей в 2023 г., по данным МВД, – 48,5 млн шт. Также по результатам исследования, проведенного компанией «Сбер» в 2021 г., вы-

яснилось, что среднестатистический автолюбитель тратит на покупку бензина АИ-95 57 тыс. руб. в год при среднем пробеге автомобиля в 15 тыс. км. С учетом роста розничных цен на бензин в 2021–2024 гг. на 20% и низкой эластичности спроса расходы на покупку бензина составляют 68,4 тыс. руб. в год. Мы также предполагаем, что 5% населения заправляется дизельным топливом, 41% – АИ-92 и 54% – АИ-95. Тогда суммарные расходы всего населения России на покупку топлива в 2024 г. составили 3,2 трлн руб., что на 200 млрд ниже, чем расходы государства на сдерживание цен на это самое топливо. Таким образом, даже если бы в России топливо для населения было бы практически бесплатным, как, например, в Венесуэле, то это было бы менее обременительным для государственного бюджета, чем использование демпферного механизма.

Для того чтобы оценить, насколько эффективно демпферный механизм способствует сдерживанию оптовых цен и насколько он помог сократить разрыв между оптовыми и розничными ценами, мы проанализировали их динамику до и после внедрения демпферного механизма (рис. 2).

В России долгое время розничные цены на топливо сдерживаются с помощью формальных и неформальных мер, однако в оптовом сегменте ценообразование остается рыночным. Это приводит к возникновению дисбалансов на рынках топлива, при котором независимые АЗС вынуждены покупать топливо у нефтяных компаний по рыночным ценам на оптовом рынке и реализовывать их потребителям уже по сдерживаемым ценам. Демпфер помог частично справиться с этой проблемой: если в 2014–2018 гг. оптовая цена на бензин превышала розничную в среднем на 3,2 тыс. руб/т, то в 2019–2021 гг. оптовая цена уже была ниже розничной на 2,2 тыс. руб/т. С одной стороны, это наглядная демонстрация эффективности демпфера, но, с другой стороны, мы не можем с полной уверенностью заключить, что причина была именно



Источник: рассчитано автором на основе данных СПбМТСБ и Росстата.

Рис. 2. Динамика цен на АИ-92 в России, тыс. руб/т

Fig. 2. Price dynamics for gasoline-92 in Russia, thousand rub/t

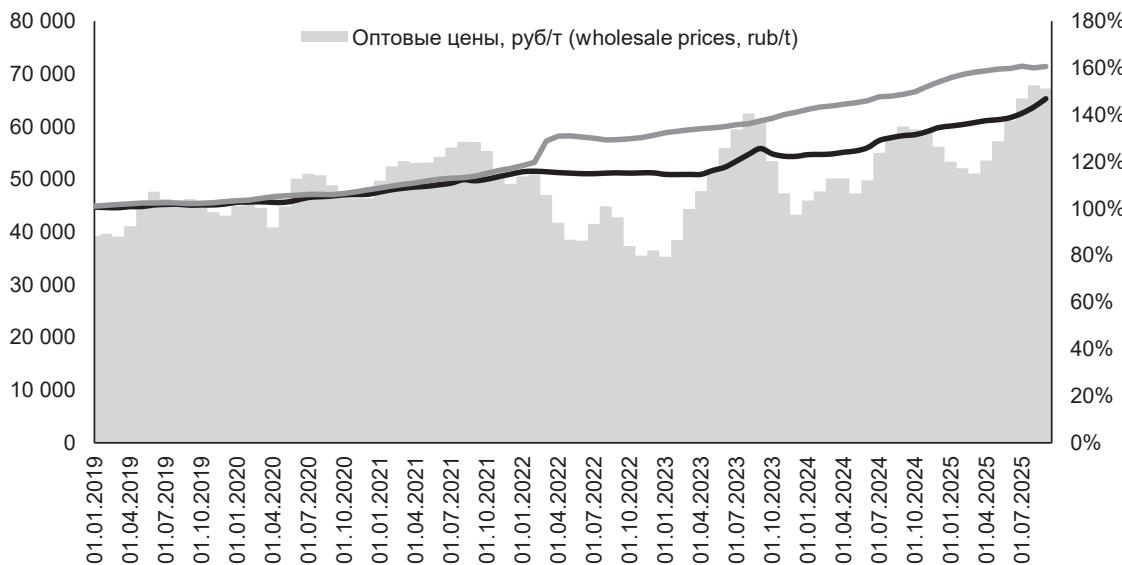
в демпфере, а не в падении цен на нефть в период пандемии и многократном росте дисконтов на российскую нефть в 2022 г. Но даже если предположить, что весь этот эффект обеспечен исключительно за счет демпферных компенсаций, то вряд ли снижение цен на 5,4 тыс. руб/т при расходах в несколько триллионов рублей является эффективным решением проблемы.

Таким образом, ключевыми механизмами промышленной политики в российской нефтяной отрасли являются налоговые льготы на разработку новых месторождений, обнуление экспортных пошлин, а также демпферный механизм. Большинство этих мер способствуют увеличению конкурентоспособности ВИНК, что государство пытается компенсировать за счет мер конкурентной политики, к которым можно отнести налоговые льготы для малых и средних предприятий в отрасли и развитие организованных торгов.

ФАС России регулярно проводит проверки ВИНК на предмет злоупотребления доминирующим положением и необоснованного роста цен,

однако это осуществляется с некоторыми специфическими особенностями. Формально государство не регулирует розничные цены на топливо, а антимонопольный орган должен оценивать обоснованность установления цен на основании рентабельности и доходности на альтернативных рынках сбыта (экспортной альтернативы). Однако на практике в России с 2019 г. розничные цены на бензин и дизельное топливо сдерживаются на уровне инфляции, а ВИНК не допускается ориентировать на экспортную альтернативу и собственную рентабельность. В противном случае на компании накладываются административные санкции, вплоть до приостановки деятельности. Данная модель ценообразования продемонстрирована на рисунке 3.

Оптовые цены ввиду их рыночного характера ценообразования более волатильные, тогда как розничные действительно зависят от темпов роста инфляции. Данная практика приводит к парадоксальным результатам: с одной стороны, государство, сдерживая рост розничных цен, поддерживает покупательную способность населения, но, с другой стороны, это



Источник: рассчитано автором на основе данных ЦБ РФ, СПбМТСБ и Росстата.

**Рис. 3. Накопленный темп прироста цен на АИ-92**

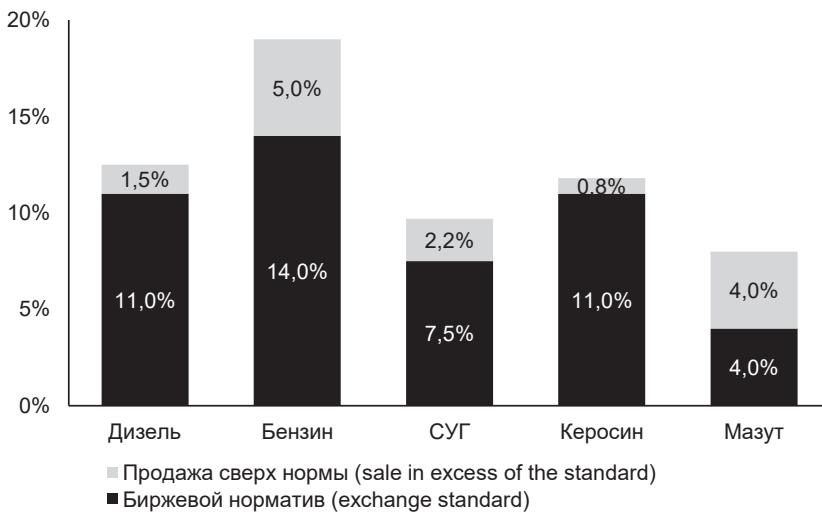
Fig. 3. Accumulated price growth rate for gasoline-92

дискриминирует независимые АЗС. Ведь они вынуждены покупать топливо в оптовом сегменте по рыночным ценам, а реализовывать его по регулируемым ценам потребителям, поскольку они не могут не подстраивать свою торговую политику под вынужденный демпинг со стороны более крупных участников рынка в лице ВИНК. И если ВИНК могут компенсировать свои убытки от сдерживания розничных цен на оптовом и экспортных рынках или за счет других звеньев бизнеса и демпферных компенсаций, то независимые АЗС не обладают сопоставимыми возможностями.

В целях нивелирования негативных эффектов для независимых АЗС от сдерживания розничных цен государство воздействует на оптовый рынок топлива с помощью биржи СПбМТСБ, на площадке которой компании с доминирующим положением обязаны реализовывать часть своей продукции, в частности 15% бензина, 16% дизельного топлива, 11% керосина, 7,5% сжиженного углеводородного газа (СУГ) и 4% мазута, в том числе 1% бензина, дизельного топлива и СУГ должен

реализовываться на срочном рынке<sup>1</sup>. Также компании обязаны планировать объем реализации топлива на бирже на месяц вперед и соблюдать критерий равномерности продаж. Величина обязательного норматива продаж регулярно корректируется ФАС и Минэнерго в зависимости от конъюнктуры рынка. При этом объем торгов некоторыми нефтепродуктами существенно превышает действующие нормативы. Биржевые торги характеризуются проконкурентными эффектами, поскольку снижают трансакционные издержки участников торгов и предотвращают манипулирование ценами со стороны доминирующих хозяйствующих субъектов [15]. Объем ликвидности на соответствующих товарных рынках СПбМТСБ представлен на рисунке 4.

<sup>1</sup> Приказ Федеральной антимонопольной службы, Министерства энергетики Российской Федерации от 21.12.2023 № 1029/23/1193 «Об утверждении величины объема продаваемых на бирже нефтепродуктов, а также отдельных категорий товаров, выработанных из нефти и газа, и требований к биржевым тorgам».



**Рис. 4.** Доля нефтепродуктов, реализованных на СПбМТСБ, по отношению к объему производства на внутреннем рынке в 2023 г.

Fig. 4. The share of petroleum products sold at SPIMEX in relation to domestic market production in 2023

Так, 19% от производства бензина в России реализуется на организованных торгах, что составляет более 25% от всей реализации бензина на внутреннем рынке<sup>1</sup>. Однако среди ВИНК только ПАО «НК "Роснефть"» реализовывала нефтепродукты существенно больше установленного норматива<sup>2</sup>. Аналогичная ситуация наблюдается на рынке дизельного топлива (более 28% от реализации на внутреннем рынке). Однако на рынке топочного мазута и авиационного керосина лишь небольшой объем реализовывается на организованных торгах, а предложение сверх установленного норматива практически отсутствует. Причиной является небольшое количество покупателей, которые предпочитают заключать прямые контракты с производителями нефтепродуктов.

<sup>1</sup> Итоги-2023 СПбМТСБ: рост показателей, работа по национальным ценовым индикаторам, новые информационные сервисы: пресс-релиз // СПбМТСБ. URL: <https://spimex.com/upload/iblock/8af/9wsk1sxjnd436occzj8w4ytrjbfz2y81.pdf> (дата обращения: 24.03.2025).

<sup>2</sup> Результаты ПАО «НК «РОСНЕФТЬ» за 9 мес. 2024 г. по МСФО // Роснефть. URL: <https://www.rosneft.ru/press/releases/item/221252/> (дата обращения: 24.03.2025).

Механизм принудительных продаж претерпевал изменения 8 раз (7 увеличений норматива и 1 краткосрочное снижение в период пандемии). В целом за весь период его существования наблюдается увеличение объемов топлива, реализуемого на бирже, что в дополнение к демпферному механизму оказывает давление на рост оптовых цен. И несмотря на некоторое снижение оптовых цен после введения таких механизмов, доминирующий эффект от данной модели ценообразования так и остается антконкурентным, поскольку оптовые цены всё еще превышают розничные, что дискриминирует независимые АЗС.

Помимо регулирования ценообразования, еще одним механизмом конкурентной политики государства в нефтяной отрасли является предоставление льгот для небольших нефтяных компаний. Так, нефтяные компании, разрабатывающие месторождения с запасами менее 5 млн т, могут претендовать на пониженные ставки НДПИ, которая позволяет компаниям платить пониженную ставку налога на прибыль. Также существуют льготы по НДПИ для разработки трудноизвлекаемых запасов и выработанных месторождений. Для

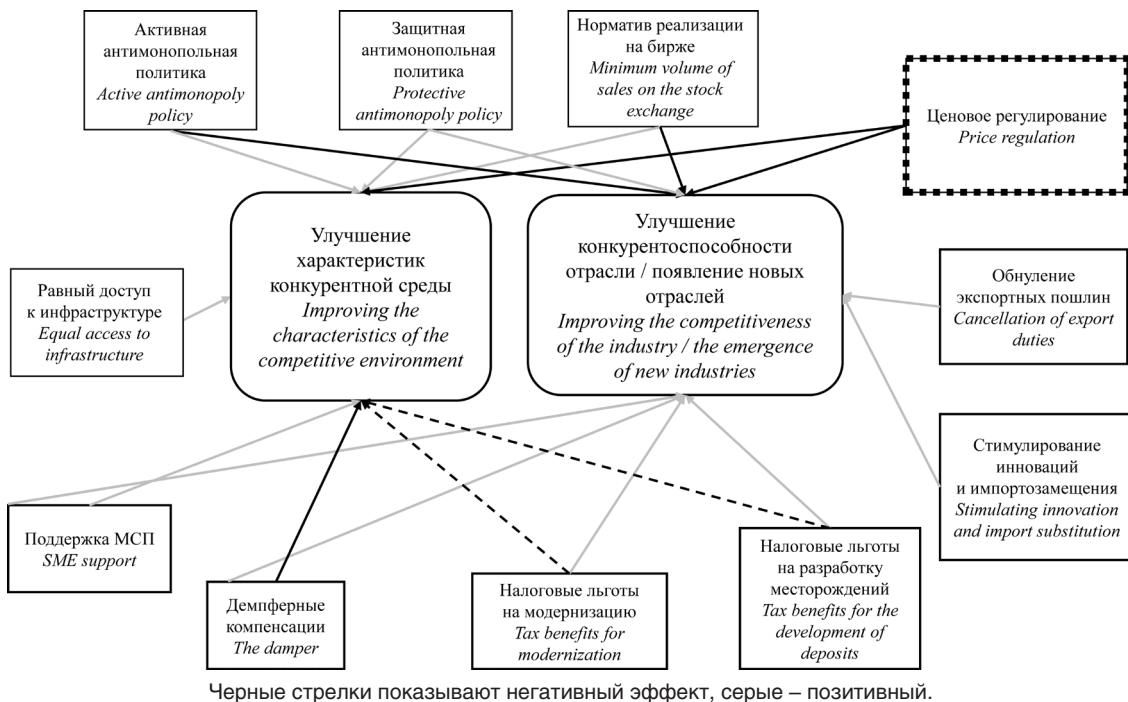
таких проектов действуют пониженные ставки по НДПИ, вплоть до его полного обнуления. Это особенно актуально для небольших добывающих нефтяных компаний, которым ВИНК всё чаще передают свои наиболее проблемные месторождения. В дополнение к этому субъекты МСП в нефтяной отрасли могут

получать льготные кредиты в соответствии с государственными программами поддержки МСП.

На основе проведенного анализа основные меры конкурентной и промышленной политик в нефтяной отрасли России систематизированы в таблице 3 и на рисунке 5.

**Таблица 3. Меры конкурентной и промышленной политики в нефтяной отрасли России**  
Table 3. Measures of competition and industrial policies in the Russian oil industry

Конкурентная политика / <i>Competition policy</i>	Промышленная политика / <i>Industrial policy</i>
Антимонопольные проверки в адрес ВИНК с элементами неформализованных угроз и ручным регулированием их деятельности в области ценообразования	Снижение НДПИ для проектов в Арктической зоне и трудноизвлекаемых запасов
Минимальный норматив реализации нефтепродуктов на организованных торгах для ВИНК	Демпферный механизм, компенсирующий ВИНК альтернативные издержки от сдерживания оптовых цен на топливо
Равный доступ к инфраструктуре «Транснефти» с квотами от размера добычи	Обратный акциз с инвестиционной надбавкой для проектов по модернизации НПЗ
Кредиты по льготным ставкам для субъектов МСП	Обнуление экспортных пошлин в рамках налогового маневра с 2024 г.
Льготные налоговые ставки для субъектов МСП	Поддержка импортозамещения через налоговые льготы и технологические кластеры



**Рис. 5. Взаимосвязь между мерами конкурентной и промышленной политик в России**

Fig. 5. The relationship between competition and industrial policies measures in Russia

В российской экономической политике нефтяной отрасли наблюдается сильный сдвиг в сторону мер промышленной политики, включая демпферные компенсации и налоговые льготы для разработки новых месторождений, которые могут оказывать негативное влияние на характеристики конкурентной среды из-за дискриминации отдельных участников рынка. С другой стороны, такая мера конкурентной политики, как норматив реализации товаров на организованных торгах, ухудшает положение ВИНК, поскольку им приходится реализовывать свою продукцию на бирже, что сопряжено с уплатой комиссионных сборов, притом что на внебиржевом рынке большинство сделок реализуется с премией к биржевому бенчмарку. Также активная антимонопольная политика может снижать конкурентоспособность российских ВИНК на глобальных рынках. Однако, по нашему мнению, механизмы промышленной политики в нефтяной отрасли в настоящее время являются более приоритетными для государства и характеризуются большим бременем для федерального бюджета, эффекты от чего скорее противоречат целям конкурентной политики, чем дополняют ее.

Итак, есть ли альтернатива российской модели регулирования, которая бы позволила снизить нагрузку на федеральный бюджет и при этом стимулировала конкуренцию и повышение эффективности нефтепереработки? Для ответа на этот вопрос мы детально проанализировали совокупность механизмов конкурентной и промышленной политики в странах со схожими с Россией институциональными условиями и характеристиками нефтяной отрасли в следующем разделе.

## Альтернативные подходы к регулированию

Мы выделили несколько стран со схожими институциональными условиями, что и в России, чтобы проанализировать, какие механизмы конкурентной и промышленной политик

в нефтяной отрасли они применяют и как это способствовало повышению общественного благосостояния. К таким странам мы отнесли Норвегию, США и Саудовскую Аравию.

### Норвегия

В Норвегии государство не вмешивается напрямую в процесс ценообразования на топливо. Страна является нетто-экспортером нефти и нефтепродуктов, а рынок представляет собой олигополию с доминированием национальной нефтяной компании Equinor (Statoil), которая контролирует около 60% добычи нефти, и транснациональными нефтяными компаниями (Shell, BP, Total). Также страна зависит от экспорта энергоресурсов: доля нефтегазового экспорта в ВВП в 2022 г. – 35,4%, а в совокупном экспорте – 75,8% [10].

В Норвегии действует рентная модель налогообложения отрасли. Стандартная ставка налога на прибыль для корпораций составляет 22%, но в дополнение к ней действует специальный рентный налог на доходы от нефтедобычи со ставкой 56%, который изменяется в зависимости от мировых цен на нефть. При этом для низкодоходных нефтяных проектов предоставляется налоговый вычет. Большая часть рентных налогов направляется в Государственный нефтяной фонд в целях обеспечения стабильности экономики в условиях волатильности энергетических рынков. Также введены высокие ставки акцизов на топливо на уровне 0,7–0,8 долл/л и углеродный налог размером 0,08 долл/л. Высокие акцизы являются частью политики по переходу к возобновляемым источникам энергии и сокращению потребления ископаемого топлива, что является характерной особенностью многих стран ЕС.

Для достижения целей конкурентной политики государство стимулирует приход международных компаний и проводит открытые аукционы на право разработки месторождений. При предоставлении лицензий на разработку месторождений также присутствует требование о разделении долей между несколькими

компаниями, зачастую в проектах участвуют 3–6 юридических лиц, например на месторождении Johan Sverdrup, где участвуют Equinor, Lundin Energy, BP, Total и Petoro (государственная компания, созданная для управления портфелем лицензий и контроля на Equinor). Также распространены соглашения о разделе продукции. А поддержка МСП осуществляется через гранты и программы акселерации, что позволяет им интегрироваться в крупные проекты. Фактически главным механизмом конкурентной политики в Норвегии является обязательное участие нескольких компаний в каждом проекте, что снижает риски монополизации отрасли.

Промышленная политика Норвегии нацелена на поддержку национальной промышленности и стимулирование инноваций. Несмотря на высокий уровень налогов, нефтяные компании могут вычитать из налогооблагаемой базы инвестиции на разработку новых месторождений в течение первых 6 лет (до 89,6% затрат на разведку и разработку месторождений), что также сочетается с целями конкурентной политики. При этом нет прямых субсидий на добычу или компенсаций нефтяным компаниям издержек от сдерживания цен, как во многих странах-экспортерах. Поощряется трансфер технологий между нефтяной отраслью и другими промышленными секторами, что способствует развитию высокотехнологичных кластеров (например, кластер в Ставангер). Также государство субсидирует НИОКР в области глубоководной добычи на шельфе и экологии (150 млн долл. ежегодно).

В отличие от России, в Норвегии государство не несет больших расходов на реализацию мер конкурентной и промышленной политик в нефтяной отрасли. Да и сам баланс смешен скорее в сторону конкурентной политики, где основным механизмом является реализация совместных проектов между национальным монополистом, транснациональными нефтяными компаниями и сервисными МСП. Так, в 2022 г. расходы государства на участие в таких проектах составили около 19 млрд

долл., что скорее целесообразно рассматривать как инвестиции, а не расходы на субсидирование, в отличие от развивающихся стран.

## **США**

Как и Норвегия, США являются нетто-экспортером нефти и обладают развитой экономикой. Рынок дистрибуции топлива характеризуется высокой конкуренцией из-за высокого развития МСП (более 9000 независимых субъектов в нефтяной отрасли), что также справедливо в отношении сегмента добычи нефти, где небольшие компании активно добывают нефть на сланцевых месторождениях. Экономика меньше зависит от экспорта энергоресурсов, а государственные компании отсутствуют. Также государство не вмешивается в процесс ценообразования на внутренних рынках топлива, а сглаживает последствия волатильности на мировом рынке нефти с помощью стратегического нефтяного резерва.

Налоговая политика в нефтяной отрасли США не является чрезмерно обременительной для хозяйствующих субъектов и ее скорее можно охарактеризовать как роялти. Нефтяные компании выплачивают частным владельцам земель 12,5% (Техас), а государству – от 12,5 до 25% от валовой выручки. Ставки роялти фиксируются в контрактах и не зависят от цен на нефть. Также компании платят налог на добычу в размере 4,6% от стоимости добытой нефти. Роялти, в отличие от ренты, взимается не с прибыли, а с выручки. Чаще всего этот процент может меняться в зависимости от типа месторождения, расположения (штата), сложности добычи. Из-за чего, с одной стороны, снижается неопределенность относительно будущих доходов государства даже при низких ценах нефти, но, с другой стороны, тяжелее сдерживать розничные цены в случае волатильности на мировых рынках, что государство компенсирует с помощью активной конкурентной политики. Также в США установлены дифференцированные и крайне низкие ставки акцизов на топливо: на федеральном уровне – 0,05 долл/л, на региональном – 0–0,15 долл/л.

Фундаментом конкуренции в нефтяной отрасли США является отсутствие регулирования ценообразования, нахождение нефтяных ресурсов на частной территории, отсутствие национальной нефтяной компании, что способствует децентрализации и развитию конкуренции. Антимонопольное законодательство строится на Законе Шермана (пресечение антиконкурентных соглашений), Законе Клейтона (контроль за сделками слияний и поглощений), Законе о Федеральной торговой комиссии (контроль за недобросовестными практиками на рынке). Многие вышеупомянутые антимонопольные законы являются бенчмарками для регуляторов других стран. Государство поддерживает независимых участников рынка, давая им доступ к налоговым льготам и специальным субсидируемым программам на разработку трудноизвлекаемых запасов (3–5 млрд долл. ежегодно), а также предоставляет льготы по налогу на прибыль. Важной чертой также является равный доступ к нефтепроводной инфраструктуре, что исключает дискrimинацию по отношению к независимым агентам.

Промышленная политика в США основана на минимальном участии государства в деятельность хозяйствующих субъектов и фокусируется на инвестициях в инфраструктуру и стимулировании инновационной деятельности. Государство активно поддерживает и частично финансирует строительство трубопроводов и экспортных терминалов (Keystone XL, Dakota Access pipeline). Также осуществляется поддержка развития технологий для сланцевого и шельфового бурения, что, однако, носит ограниченный характер. В целом промышленная политика в США носит крайне ограниченный характер и не препятствует достижению целей конкурентной политики даже в большей степени, чем в Норвегии.

### Саудовская Аравия

Противоположным примером регулирования является Саудовская Аравия, которая обладает менее развитой экономикой, является

нетто-экспортером нефти и нефтепродуктов, а нефтяная отрасль находится под полным контролем государства. На розничном рынке установлены фиксированные цены на топливо, которые не зависят от конъюнктуры мировых цен на нефть, а национальной нефтяной компании Saudi Aramco компенсируются альтернативные издержки от сдерживания цен.

Государство изымает практически всю ресурсную ренту через Saudi Aramco, для которой установлен прогрессивный налог на прибыль со ставкой от 50% и более, оставшуюся часть ренты государство, как основной акционер, изымает через дивиденды. Также в стране установлены одни из самых низких акцизов в мире – 0,01 долл./л.

В отличие от развитых стран, Саудовская Аравия не допускает частных участников к разработке собственных нефтяных месторождений, а международные компании могут участвовать только в некоторых проектах химической промышленности. По этой причине в стране полностью отсутствуют элементы конкурентной политики. Промышленная же политика направлена на развитие нефтехимии и нефтепереработки, строительство инфраструктуры. Модель регулирования Саудовской Аравии отличается высокой ролью государства и направлена на обеспечение социальной стабильности. Совокупный объем явных государственных субсидий на сдерживание цен на бензин и дизельное топливо в 2023 г., по данным МЭА, превысил 30 млрд долл.

В целом модель Саудовской Аравии со смешением акцента на промышленную политику характерен для многих развивающихся стран – нетто-экспортеров нефти: ОАЭ, Катар, Иран. Во всех таких странах государство сохраняет за собой контроль над нефтяной отраслью как через национальную нефтяную компанию, так и через жесткие ограничительные меры для зарубежных участников. В некоторых случаях национальная нефтяная компания может выполнять функции регулятора, как это происходит в Малайзии, где Petronas

устанавливает правила игры для всех участников рынка, включая лицензирование, налогообложение и экологические нормы.

Развивающиеся страны чаще предпочитают сдерживать розничные цены на топливо и компенсировать нефтяным компаниям альтернативные издержки от данных мер, поскольку бензин характеризуется низкой эластичностью спроса из-за сложностей с переключением на альтернативные виды топлива в краткосрочной перспективе, что усиливает риск возникновения социального недовольства и экономической нестабильности [28].

При этом существует консенсус относительно негативных эффектов для экономики от прямых форм регулирования, поскольку это оказывает сильное воздействие на независимых участников рынка, федеральный бюджет и дестимулирует инвестиционную деятельность [25, 33]. В условиях же конкуренции цены стимулируют применение наиболее эффективных технологий производства и способствуют эффективной аллокации ресурсов [17].

Постепенный переход к либерализации цен на топливо помог бы решить большинство из вышеперечисленных проблем, однако этот процесс должен быть постепенным и сопровождаться различными механизмами. Так, адресные субсидии для малообеспеченных слоев населения в отдаленных регионах страны, где доля топлива в структуре расходов домохозяйств особенно высока, помогла бы снизить нагрузку от увеличения цен на топливо при рыночном ценообразовании для наиболее уязвимых слоев населения, что поддержало бы их покупательную способность. Однако идентификация и мониторинг целевых групп получателей субсидий требует существенных административных расходов. Сложные механизмы распределения субсидий могут создавать возможность для злоупотреблений и нецелевого использования средств. Опыт успешной имплементации данного механизма при либерализации розничного ценообразования на топливо продемонстрировала

Мексика в 2013–2017 гг. в рамках своей энергетической реформы расширением социальной программы Prospera.

Сдержать цены на топливо для конечных потребителей при рыночном ценообразовании в случае роста экспортной альтернативы также возможно с помощью гибких ставок акцизов и иных топливных налогов. Так, многие развитые страны предпочитают использовать фиксированные ставки акцизов на топливо, но при этом имеют упрощенные механизмы для их оперативного изменения. Например, в 2022 г. на фоне роста цен на нефть Южная Корея снизила топливные акцизы на 30%, Германия – на 0,32 долл/л на 3 месяца, Италия – на 0,26 долл/л на 9 месяцев. С учетом того, что в России объем государственных доходов от акцизов примерно в 7 раз меньше расходов на демпферный механизм, то даже временное обнуление ставок акцизов на топливо на фоне роста цен на нефть не будет создавать значительных рисков для стабильности бюджетной системы.

Итак, на основе анализа различных моделей взаимодействия конкурентной и промышленной политик в нефтяной отрасли можно сделать вывод, что выбор подходов к регулированию определяется институциональными условиями. Развитые страны, такие как Норвегия и США, устанавливают приоритеты в пользу конкурентной политики и минимального вмешательства государства. Тогда как развивающиеся нетто-экспортеры в первую очередь реализуют промышленную политику и делают акцент на большей роли государства в отрасли. При этом реализация целей промышленной политики, как и сдерживание розничных цен, требует многократно больших финансовых ресурсов. Таким образом, опыт других стран демонстрирует, что увеличение роли конкурентной политики может способствовать повышению устойчивости нефтяной отрасли и обеспечить долгосрочную экономическую стабильность. В России сместить баланс регулирования нефтяной отрасли в пользу конкурентной политики возможно с помощью

постепенного перехода к либерализованной модели ценообразования на топливо в розничном сегменте и ухода от демпферной системы, что можно постепенно осуществить с помощью введения адресных субсидий и гибких ставок акцизов на топливо.

## Заключение

Проведенное исследование вносит вклад в дискуссию о совместимости конкурентной и промышленной политик, показывая, что их противоречие носит системный характер. В условиях же высокой зависимости бюджета от сырьевого сектора экономики промышленная политика неизбежно доминирует. Сложившаяся асимметрия между конкурентной и промышленной политиками приводит к усилиению рентоориентированного поведения компаний, препятствует технологически инновациям и прочим негативным последствиям.

Текущая модель регулирования нефтяной отрасли России с сильным смещением в сторону промышленной политики приводит к значительным бюджетным расходам на налоговые льготы и демпферные компенсации, что зачастую входит в прямое противоречие с целями конкурентной политики. Несмотря на определенную социальную стабильность от сдерживания розничных цен на топливо, это в конечном итоге приводит к дисбалансам ценообразования на рынке и дискриминирует независимых участников рынка, что усиливает доминирующее положение ВИНК.

Международный опыт демонстрирует, что развитые страны отдают приоритет механизмам конкурентной политики и минимальному

вмешательству государства. Тогда как развивающиеся нетто-экспортеры нефти в большей степени склонны к прямому регулированию ценообразования и крупномасштабным субсидиям национальным нефтяным компаниям, зачастую и вовсе пренебрегая механизмами конкурентной политики в целях сохранения всеобъемлющего государственного контроля над отраслью.

Для снижения нагрузки на федеральный бюджет, стимулирования конкуренции в сегменте дистрибуции топлива и повышения эффективности нефтепереработки рано или поздно России придется перейти к либерализованной модели ценообразования, как в развитых странах – экспортёрах нефти. Однако в кратко- и среднесрочной перспективе это невозможно осуществить без всплеска социального недовольства (опыт развивающихся стран, пытавшихся либерализовать свой рынок, включая Казахстан в 2022 г.). Чтобы минимизировать данные риски целесообразно первоначально ввести адресные субсидии для наиболее уязвимых слоев населения, особенно в регионах со слаборазвитым общественным транспортом (Республика Тыва, Забайкальский край, Республика Коми и другие). Также в кризисные периоды целесообразно предусмотреть возможность сдерживания розничных цен через снижение ставок акцизов на бензин и дизельное топливо. В дополнение к этому в условиях роста неопределенности и повышения трансакционных издержек при поставках нефтепродуктов на экспорт необходимо стимулировать нефтяные компании модернизировать собственные нефтеперерабатывающие мощности через увеличение инвестиционной надбавки.

## Список литературы

1. Абдала Ч., Коуди Д., Ле Н.-П. Настало время! Реформирование ценообразования на топливно-энергетическую продукцию в условиях низких цен на нефть. – Международный валютный фонд, 2020. – 12 с.
2. Авдашева С. Б., Шаститко А. Е., Калмычкова Е. Н. Экономические основы антимонопольной политики: российская практика в контексте мирового опыта // Экономический журнал ВШЭ. 2007. Т. 11. № 1. С. 89–123.

3. Акитоби Б., Хемминг Р., Шварц Г. Государственные инвестиции и государственно-частные партнерства: монография / пер. М. Левина. – Вашингтон: Международный валютный фонд, 2007. – 22 с.
4. Багратуни К.Ю., Демехова М.Б., Данилова Е.В., Азитов Р.Ш., Степура А.В. Импортозамещение и его место в современной экономической политике России // Инновации и инвестиции. 2023. № 10. С. 576–579.
5. Бобылев Ю.Н., Идрисов Г.И., Синельников-Мурылев С.Г. Экспортные пошлины на нефть и нефтепродукты: необходимость отмены и сценарный анализ последствий: монография. – М.: Институт экономической политики имени Е. Т. Гайдара, 2012. – 84 с.
6. Гаврилов Д.А. Антимонопольный контроль сделок слияний и поглощений в текущих условиях // Российское конкурентное право и экономика. 2022. № 4 (32). С. 36–41. DOI: 10.47361/2542-0259-2022-4-32-36-41.
7. Герасимчук И.В. Государственная поддержка добычи нефти и газа в России: какой ценой? / Исследование Всемирного фонда дикой природы (WWF) и Глобальной инициативы по субсидиям Международного института устойчивого развития. – Москва – Женева: WWF России и IISD, 2012. – 105 с.
8. Дежина И.Г. Механизмы государственного финансирования науки в России: монография. – М.: Институт экономики переходного периода, 2006. – 130 с.
9. Демидов М.О., Пашковская Е.В. Цифровые платформы как ресурс государственной поддержки предпринимательства в России: эффекты и риски использования // Управленческое консультирование. 2022. № 10 (66). С. 28–41. DOI: 10.22394/1726-1139-2022-10-28-41.
10. Друганов Р.С. Роль нефтегазового сектора в развитии экономики Норвегии // Universum: экономика и юриспруденция. 2023. № 11 (109). С. 4–14. DOI: 10.32743/UniLaw.2023.109.11.16184.
11. Идрисов Г., Синельников-Мурылев С. Модернизация или консервация: роль экспортной пошлины на нефть и нефтепродукты // Экономическая политика. 2012. № 3. С. 5–19.
12. Идрисов Г.И., Каукин А.С., Миллер Е.М., Синельников-Мурылев С.Г. Особенности реформирования налогообложения в нефтяной и нефтеперерабатывающей отраслях. – В кн.: Экономическая политика России. Турбулентное десятилетие 2008–2018. – М.: Фонд «Институт экономической политики им. Е. Т. Гайдара», 2020. С. 271–294.
13. Карпов Д. Зависимость России от импорта промежуточной продукции и внешнеторговые шоки. Аналитическая записка. – Центральный банк Российской Федерации, 2023. – 17 с.
14. Кузнецов Б.В., Симачев Ю.В. Эволюция государственной промышленной политики в России // Журнал новой экономической ассоциации. 2014. № 2 (22). С. 152–178.
15. Курдин А.А., Коломиец А.Р. Биржевые рынки энергоресурсов в России: защита от шоков или монополий? // Современная конкуренция. 2022. Т. 16. № 2. С. 34–50. DOI: 10.37791/2687-0657-2022-16-2-34-50.
16. Наролина Т.С., Некрасова Т.А., Смотрова Т.И. Анализ современного состояния цифровых платформ // Наука Красноярья. 2020. Т. 9. № 2. С. 184–205. DOI: 10.12731/2070-7568-2020-2-184-205.
17. Павлова Н.С. Негативные последствия монополистической деятельности. Экономический аспект // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). 2017. № 9 (37). С. 74–80. DOI: 10.17803/2311-5998.2017.37.9.074-080.
18. Палювина А.С. Налогообложение добычи нефти в современной России: проблемы и перспективы // Научные записки молодых исследователей. 2016. № 4-5. С. 27–37.
19. Санги А., Штейнбукс Е. Энергетические субсидии в России. Размеры, влияние и возможности для реформы. – World Bank, 2021. – 21 с.
20. Токарев А.Н. Налоговое регулирование нефтегазового сектора: региональные аспекты. – Новосибирск: ИЭиОПП СО РАН, 2000. – 256 с.

21. Aghion P., Cai J., Dewatripont M., Du L., Harrison A., Legros P. Industrial Policy and Competition // American Economic Journal: Macroeconomics. 2015. Vol. 7. No. 4. P. 1–32. DOI: 10.1257/MAC.20120103.
22. Aigner K. Industrial Policy: A Dying Breed or A Re-emerging Phoenix // Journal of Industry Competition and Trade. 2007. Vol. 7. No. 3. P. 297–323. DOI: 10.1007/s10842-007-0025-7.
23. Akerlof G. The Market for "Lemons": Quality Uncertainty and the Market Mechanism // Quarterly Journal of Economics. 1970. Vol. 84. No. 3. P. 175–188. DOI: 10.1007/978-1-349-24002-9\_9.
24. Baunsgaard T., Vernon N. Taxing Windfall Profits in the Energy Sector // International Monetary Fund. 2022. No. 2. P. 1–20. DOI: 10.5089/9798400218736.068.
25. Bragoudakis Z., Sideris D. Asymmetric Price Adjustment and the Effect of Structural Reforms in the Gasoline Market in Greece // Journal of Applied Economics. 2021. Vol. 24. No. 1. P. 504–522. DOI: 10.1080/15140326.2021.1922188.
26. Evans P. States and Industrial Transformation. – Princeton: Princeton University Press, 1995. – 343 p.
27. Expanding FDI Localization and Linkages in the Russian Federation: Perspectives of Firms and Lessons from Global Experience (Russian). – Washington, D. C.: World Bank Group. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/580191612421612288> (дата обращения: 22.10.2025).
28. Goodwin P., Dargay J., Hanly M. Elasticities of Road Traffic and Fuel Consumption with Respect to Price and Income: A Review // Transport Reviews. 2004. Vol. 24. No. 3. P. 275–292. DOI: 10.1080/0144164042000181725.
29. Fingleton J., Neven D., Fox E., Seabright P. Competition Policy and the Transformation of Central Europe. – Center for Economic Policy Research, 1996. – 253 p.
30. Hughes J.E., Knittel Ch. R., Sperling D. Evidence of a Shift in the Short-Run Price Elasticity of Gasoline Demand // The Energy Journal. 2006. Vol. 29. No. 1. P. 113–134. DOI: 10.2139/ssrn.930730.
31. Nelson R., Winter S. An Evolutionary Theory of Economic Change. – Cambridge, Massachusetts: The Belknap Press of Harvard University Press, 1982. – 452 p.
32. Pack H., Saggi K. The Case for Industrial Policy: A Critical Survey // World Bank Policy Research Working Paper 3839, 2016. P. 1–51.
33. Radchenko S. Oil Price Volatility and the Asymmetric Response of Gasoline Prices to Oil Price Increases and Decreases // Energy Economics. 2005. Vol. 27. No. 5. P. 708–730. DOI: 10.1016/j.eneco.2005.06.001.
34. Rodrick D. Industrial Policy for the Twenty-First Century // Faculty Research Working Papers Series. 2004. P. 1–58. DOI: 10.2139/ssrn.617544.
35. Warwick K. Beyond Industrial Policy: Emerging Issues and New Trends // OECD Science, Technology and Industry Policy Papers. 2013. No. 2. P. 1–57. DOI: 10.1787/5k4869clw0xp-en.

## Сведения об авторе

Леонов Иван Сергеевич, ORCID 0009-0004-6916-1061, аспирант, ведущий экономист научного отдела экономического факультета, Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова, Москва Россия, ileonov1505@yandex.ru

## Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Статья поступила 17.06.2025, рассмотрена 09.07.2025, принята 27.08.2025

## References

1. Abdala Ch., Koudi D., Le N.-P. *Nastalo vremya! Reformirovaniye tsenoobrazovaniya na toplivno-ehnergeticheskuyu produktsiyu v usloviyakh nizkikh tsen na neft'* [The time has come! Reforming pricing for fuel and energy products in the context of low oil prices]. International Monetary Fund, 2020, 12 p.

2. Avdasheva S. B., Shastitko A. E., Kalmychkova E. N. Economic analysis of Russian antitrust policy, international perspective. *Ekonomicheskij zhurnal VSHE=HSE Economic Journal*, 2007, vol.11, no.1, pp.89-123 (in Russian).
3. Akitobi B., Khemming R., Shvarts G. *Gosudarstvennye investitsii i gosudarstvenno-chastnye partnerstva: monografiya* [Public investments and public-private partnerships: monograph]. Transl. M. Levin. Washington, International Monetary Fund, 2007, 22 p.
4. Bagratuni K. Yu., Demekhova M. B., Danilova E. V., Azitov R. Sh., Stepura A. V. Import substitution and its place in the modern economic policy of Russia. *Innovacii i investicii=Innovations and Investments*, 2023, no.10, pp.576-579 (in Russian).
5. Bobylev Yu. N., Idrisov G. I., Sinel'nikov-Murylev S. G. *Eksportnye poshliny na neft' i nefteprodukty: neobhodimost' otmeny i scenarnyj analiz posledstvij: monografiya* [Export duties on oil and oil products: Cancel expediency and scenario analysis: monograph]. Moscow, The Gaidar Institute Publ., 2012, 84 p.
6. Gavrilov D. A. Antimonopoly control over mergers and acquisitions in current conditions. *Rossijskoe konkurentnoe pravo i ekonomika=Russian Competition Law and Economy*, 2022, no.4(32), pp.36-41 (in Russian). DOI: 10.47361/2542-0259-2022-4-32-36-41.
7. Gerasimchuk I. V. *Gosudarstvennaya podderzhka dobychi nefti i gaza v Rossii: kakoi tsenoi? Issledovanie Vsemirnogo fonda dikoj prirody (WWF) i Global'noj iniciativy po subsidiyam Mezhdunarodnogo instituta ustojchivogo razvitiya* [State support for oil and gas production in Russia: At what cost? A study by the World Wildlife Fund (WWF) and the Global Subsidies Initiative of the International Institute for Sustainable Development]. Moscow – Geneva, WWF Russia and IISD, 2012, 105 p.
8. Dezhina I. G. *Mekhanizmy gosudarstvennogo finansirovaniya nauki v Rossii: monografiya* [Mechanisms of state financing of science in Russia: monograph]. Moscow, Institut ehkonomicheskoi politiki im. E. T. Gaidara Publ., 2006, 130 p.
9. Demidov M. O., Pashkovskaja E. V. Digital platforms as a resource of state support for entrepreneurship in Russia: Effects and risks of use. *Upravlencheskoe konsul'tirovanie=Administrative Consulting*, 2022, no.10(66), pp.28-41 (in Russian). DOI: 10.22394/1726-1139-2022-10-28-41.
10. Druganov R. S. The role of the oil and gas sector in the development of the Norwegian economy. *Universum: ehkonomika i yurisprudentsiya*, 2023, no.11(109), pp.4-14 (in Russian). DOI: 10.32743/UniLaw.2023.109.11.16184.
11. Idrisov G., Sinel'nikov-Murylev S. *Modernizatsiya ili konservatsiya: rol' ehkspornoi poshliny na neft' i nefteprodukty* [Modernization or conservation: the role of export duties on oil and petroleum products]. *Ehkonomicheskaya politika*, 2012, no.3, pp.5-19.
12. Idrisov G. I., Kaukin A. S., Miller E. M., Sinel'nikov-Murylev S. G. *Osobennosti reformirovaniya nalogoooblozeniya v neftyanoj i neftepererabatyvayushchei otrasylyakh* [Features of tax reform in the oil and refining industries]. In: *Ehkonomicheskaya politika Rossii. Turbulentnoe desyatiletie 2008–2018* [Features of tax reform in the oil and oil refining industries]. Moscow, Institut ehkonomicheskoi politiki im. E. T. Gaidara Publ., 2020, pp.271-294.
13. Karpov D. *Zavisimost' Rossii ot importa promezhutochnoi produktsii i vneshnetorgovye shoki. Analiticheskaya zapiska* [Russia's dependence on imports of intermediate products and foreign trade shocks. Analytical note]. Bank of Russia, 2023, 17 p.
14. Kuznetsov B. V., Simachev Yu. V. Evolution of state industrial policy in Russia. *Zhurnal novoi ekonomicheskoi assotsiatsii=Journal of the New Economic Association*, 2014, no.2(22), pp.152-178 (in Russian).
15. Kurdin A., Kolomiets A. Energy Commodity Exchanges in Russia: Protection against Shocks or Monopolies? *Sovremennaya konkurentsija=Journal of Modern Competition*, 2022, vol.16, no.2, pp.34-50 (in Russian). DOI: 10.37791/2687-0657-2022-16-2-34-50.
16. Narolina T. S., Nekrasova T. A., Smotrova T. I. analysis of the modern state of digital platforms. *Nauka Krasnoyars'ya=Krasnoyarsk Science*, 2020, vol.9, no.2, pp.184-205 (in Russian). DOI: 10.12731/2070-7568-2020-2-184-205.
17. Pavlova N. S. Negative effects of monopolistic activity. Economic aspects. *Vestnik Universiteta imeni O. E. Kutafina (MGYUA)=Courier of Kutafin Moscow State Law University (MSAL)*, 2017, no.9(37), pp.74-80 (in Russian). DOI: 10.17803/2311-5998.2017.37.9.074-080.

18. Palyuvina A. S. *Nalogooblozhenie dobychi nefti v sovremennoi Rossii: problemy i perspektivy* [Taxation of oil production in modern Russia: problems and prospects]. *Nauchnye zapiski molodykh issledovatelei*, 2016, no.4-5, pp.27-37.
19. Sangi A., Shteinbuks E. *Ehnergeticheskie subsidiy v Rossii. Razmery, vliyanie i vozmozhnosti dlya reform* [Energy subsidies in Russia. Size, impact, and opportunities for reform]. World Bank, 2021, 21 p.
20. Tokarev A. N. *Nalogovoe regulirovanie neftegazovogo sektora: regional'nye aspeky* [Taxation of oil and gas sector: regional aspects]. Novosibirsk, IEIE SB RAS Publ., 2000, 256 p.
21. Aghion P., Cai J., Dewatripont M., Du L., Harrison A., Legros P. Industrial Policy and Competition. *American Economic Journal: Macroeconomics*, 2015, vol.7, no.4, pp.1-32. DOI: 10.1257/MAC.20120103.
22. Aigner K. Industrial Policy: A Dying Breed or A Re-emerging Phoenix. *Journal of Industry Competition and Trade*, 2007, vol.7, no.3, pp.297-323. DOI: 10.1007/s10842-007-0025-7.
23. Akerlof G. The Market for "Lemons": Quality Uncertainty and the Market Mechanism. *Quarterly Journal of Economics*, 1970, vol.84, no.3, pp.175-188. DOI: 10.1007/978-1-349-24002-9\_9.
24. Baunsgaard T., Vernon N. Taxing Windfall Profits in the Energy Sector. International Monetary Fund, 2022, no.2, pp.1-20. DOI: 10.5089/9798400218736.068.
25. Bragoudakis Z., Sideris D. Asymmetric Price Adjustment and the Effect of Structural Reforms in the Gasoline Market in Greece. *Journal of Applied Economics*, 2021, vol.24, no.1, pp.504-522. DOI: 10.1080/15140326.2021.1922188.
26. Evans P. States and Industrial Transformation. Princeton, Princeton University Press, 1995, 343 p.
27. Expanding FDI Localization and Linkages in the Russian Federation: Perspectives of Firms and Lessons from Global Experience (Russian). Washington, D.C., World Bank Group. Available at: <http://documents.worldbank.org/curated/en/580191612421612288> (accessed 22.10.2025).
28. Goodwin P., Dargay J., Hanly M. Elasticities of Road Traffic and Fuel Consumption with Respect to Price and Income: A Review. *Transport Reviews*, 2004, vol.24, no.3, pp.275-292. DOI: 10.1080/0144164042000181725.
29. Fingleton J., Neven D., Fox E., Seabright P. Competition Policy and the Transformation of Central Europe. Center for Economic Policy Research, 1996, 253 p.
30. Hughes J. E., Knittel Ch. R., Sperling D. Evidence of a Shift in the Short-Run Price Elasticity of Gasoline Demand. *The Energy Journal*, 2006, vol.29, no.1, pp.113-134. DOI: 10.2139/ssrn.930730.
31. Nelson R., Winter S. An Evolutionary Theory of Economic Change. Cambridge, Massachusetts, The Belknap Press of Harvard University Press, 1982, 452 p.
32. Pack H., Saggi K. The Case for Industrial Policy: A Critical Survey. World Bank Policy Research Working Paper 3839, 2016, pp.1-51.
33. Radchenko S. Oil Price Volatility and the Asymmetric Response of Gasoline Prices to Oil Price Increases and Decreases. *Energy Economics*, 2005, vol.27, no.5, pp.708-730. DOI: 10.1016/j.eneco.2005.06.001.
34. Rodrick D. Industrial Policy for the Twenty-First Century. Faculty Research Working Papers Series, 2004, pp.1-58. DOI: 10.2139/ssrn.617544.
35. Warwick K. Beyond Industrial Policy: Emerging Issues and New Trends. OECD Science, Technology and Industry Policy Papers, 2013, no.2, pp.1-57. DOI: 10.1787/5k4869clw0xp-en.

### About the author

Ivan S. Leonov, ORCID 0009-0004-6916-1061, Postgraduate, Senior Economist of Scientific Department of the Economics Faculty, Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia, ileonov1505@yandex.ru

### Conflict of interest

The author declares no conflict of interest.

Received 17.06.2025, reviewed 09.07.2025, accepted 27.08.2025