

УДК 33

DOI: 10.34670/AR.2021.55.12.042

В поисках устойчивой модели регулирования внутреннего рынка моторных топлив

Николаев Дмитрий Александрович

Кандидат экономических наук, доцент,
доцент Департамента экономической безопасности и анализа рисков,
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,
125993, Российская Федерация, Москва, Ленинградский пр., 49;
e-mail: DNikolaev@fa.ru

Аннотация

«Кризис» на внутреннем рынке моторных топлив, наступивший в середине 2018 года потребовал от государства принятия множества мер для стабилизации ситуации. В качестве инструментов были использованы как регуляторные механизмы – соглашения о сдерживании цен и нормы поставок нефтепродуктов на рынок Российской Федерации, так и экономические стимулы – демпфирующая надбавка к возвратному акцизу на нефтяное сырье, начавшая свое действие с начала 2019 года совместно с завершением налогового маневра. Несмотря на принятые решения ситуация на внутреннем рынке обострилась в январе-феврале 2019 года. Избежать роста цен на АЗС и локальных дефицитов удалось лишь благодаря выполнению нефтяными компаниями взятых на себя в рамках заключенных соглашений социальных обязательств. Стала очевидна необходимость в оперативной доработке существующих инструментов и развитии устойчивой системы регулирования внутреннего рынка моторных топлив. В настоящей статье проанализированы возможные механизмы для стабилизации топливного рынка Российской Федерации – «плавающий» акциз, заградительные пошлины, квотирование поставок. В результате исследования выявлено, что лишь инструменты, создающие экономические стимулы для развития рынка моторных топлив, способствуют стабилизации ситуации в долгосрочной перспективе. Таким решением может стать переход к «плавающему» акцизу.

Для цитирования в научных исследованиях

Николаев Д.А. В поисках устойчивой модели регулирования внутреннего рынка моторных топлив // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Том 11. № 6А. С. 432-442. DOI: 10.34670/AR.2021.55.12.042

Ключевые слова

Рынок моторных топлив, государственное регулирование, мировой рынок нефти, ценообразование, акцизы, пошлины, квотирование, энергетическая стратегия России, механизмы государственной политики.

Введение

«Кризис» на внутреннем рынке моторных топлив, наступивший в середине 2018 года потребовал от государства принятия множества мер для стабилизации ситуации. В качестве инструментов были использованы как регуляторные механизмы – соглашения о сдерживании цен и нормы поставок нефтепродуктов на рынок Российской Федерации, так и экономические стимулы – демпфирующая надбавка к возвратному акцизу на нефтяное сырье, начавшая свое действие с начала 2019 года совместно с завершением налогового маневра. Несмотря на принятые решения ситуация на внутреннем рынке обострилась в январе-феврале 2019 года. Избежать роста цен на АЗС и локальных дефицитов удалось лишь благодаря выполнению нефтяными компаниями взятых на себя в рамках заключенных соглашений социальных обязательств. Стала очевидна необходимость в оперативной доработке существующих инструментов и развитии устойчивой системы регулирования внутреннего рынка моторных топлив.

Основная часть

Сильная обратная зависимость между курсом рубля к доллару и ценой нефти, существующая до 2016 года, способствовала устойчивости цен на нефтепродукты на внутреннем рынке. Например, розничная цена на автобензин Аи-92 до 2016 года практически всегда имела темп роста, не превышающий инфляцию (Таблица 1).

Таблица 1 - Динамика цены на автомобильный бензин Аи-92 в 2008-2017 гг.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Цена Аи-92, руб./л	22,6	17,9	22,3	25,1	26,8	28,4	30,6	32,2	34,4	36,5
Темп роста цены, %		79	125	113	107	106	108	105	107	106
ИПЦ, %		109	109	106	107	106	111	113	105	103

Источник: www.gks.ru

В условиях профицита нефтепродуктов цены на них в регионах Российской Федерации устанавливаются таким образом, что обеспечивается экономическое равновесие для поставщиков между поставками на экспорт и на внутренний рынок (рис. 1).

На мировых рынках (например, Роттердам) нефтеперерабатывающий завод (НПЗ) продает топливо по установленной котировке, на величину которой оказывают влияние следующие факторы:

- цена на нефть – для обеспечения маржи переработки в случае роста стоимости сырья (нефти) растут и котировки на нефтепродукты;
- баланс спроса-предложения топлив на мировом рынке – при превышении производства над спросом котировки снижаются, обратный эффект в случае аварий (пожары на крупных предприятиях) и массовых ремонтах на НПЗ.

Для поставки нефтепродуктов на экспорт НПЗ должен понести транспортные затраты и оплатить экспортную пошлину. В результате реальный эффект «на воротах завода» (нетбэк):

$$\text{Нетбэк} = (\text{Котировка} - \text{экспортная пошлина} - \text{транспортные затраты}) * \text{Курс}$$

Таким образом, цена в регионе Российской Федерации для обеспечения рыночного равновесия должна составить нетбэк НПЗ, увеличенный на транспорт от поставщика. Кроме

того, образуется так называемая премия внутреннего рынка, которая обеспечивает экономику поставок для ближайших производителей-непоставщиков, что позволяет избежать локальных дефицитов топлив во время ремонтов или аварий.

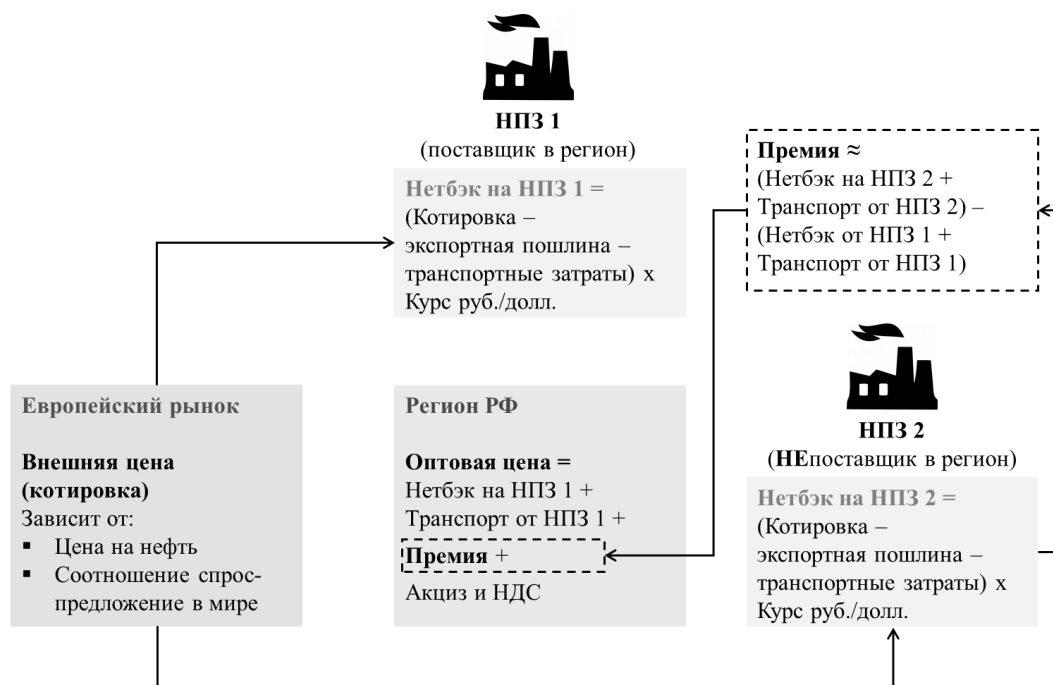


Рисунок 1 - Механизм «справедливого» ценообразования на моторные топлива на внутреннем рынке

После разрыва связи цена нефти – курс рубля к доллару при колебаниях котировок нефтепродуктов на мировом рынке нетбэк тоже существенно изменяется, в то время как цены внутреннего рынка не могут быть столь волатильны. Стоимость моторных топлив оказывает влияние на множество социально-экономических процессов страны, поэтому ее стабилизация – одна из важных задач государственной политики.

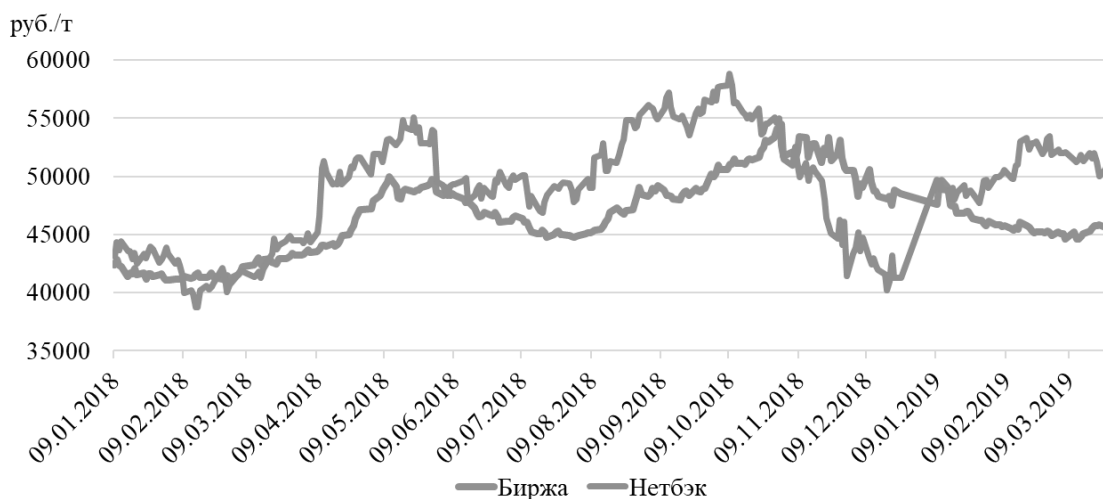
Сильнее всего эффект от влияния волатильности макропараметров проявился в 2018 году, когда нетбэк почти весь год был существенно выше оптовой цены (рис. 2). Таким образом, для российских НПЗ приоритетным каналом сбыта стал экспорт. Чтобы избежать дефицита нефтепродуктов и роста внутренних цен до «справедливого» уровня, Правительство Российской Федерации заключило с нефтяными компаниями соглашения, зафиксировав в них обязательства по объему поставок топлив на рынок Российской Федерации и «заморозке» розничных и мелкооптовых цен.

В результате выполнения взятых на себя социальных обязательств в 2018 году маржа НПЗ, основных поставщиков внутреннего рынка, была отрицательной. Очевидно, инструменты, основанные на рыночных ограничениях, разрушают экономику предприятий и не работают в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

Проанализируем основные типы моделей регулирования внутреннего рынка моторных топлив.

Моторные топлива можно отнести к социально значимым продуктам, обеспечивающим развитие экономики и безопасность государства. В связи с этим, встает задача обеспечить широкую доступность топлива по относительно стабильной цене. Более того, регулирование

внутреннего рынка моторных топлив может иметь протекционистские, экологические или другие цели. Мировая практика позволяет выделить два основных метода регулирования рынка нефтепродуктов.



Источник: spimex.com

Рисунок 2 - Биржевой индекс и нетбэк ДТ в Европейской части России в 2018 г.

Первый подход ориентирован на рынок и создание уровня конкуренции, достаточного для установления справедливых цен на моторные топлива. Цены на нефтепродукты формируются рынком на основе баланса спроса и предложения. Государство определяет базовые требования к участникам рынка («правила игры»), направленные на создание условий для поддержания эффективной конкуренции в отрасли. Требования могут относиться к различным аспектам деятельности, таким как структура корпоративной собственности, степень вертикальной интеграции, максимальная доля рынка, необходимость раскрытия определенной информации, минимальное количество запасов сырья и т. д. Такая модель типична для стран с развитой рыночной экономикой с преобладанием частного капитала в нефтяном секторе, наличием эффективного антимонопольного регулирования и интенсивной внутрисекторальной конкуренции (США, Канада, страны ЕС) [Murphy et al., 2019].

Другим подходом к регулированию рынка является прямое регулирование цен, т. е. прямое вмешательство государства в механизм ценообразования. Это вмешательство может быть осуществлено несколькими способами, но наиболее распространенными являются:

- государственная ценовая политика (обычно на заведомо низком уровне);
- использование методик, связанных с международными ценами на сырую нефть или нефтепродукты, а также другие инструменты с низким уровнем риска;
- поддержание низких цен за счет субсидий со стороны государства (субсидирование государственных компаний и отдельных секторов экономики);
- ограничения на международную торговлю (защитные пошлины) и присутствие иностранных компаний на внутреннем рынке.

Эта модель типична для развивающихся стран, которые не имеют полноценной рыночной экономики, сильно зависят от экспорта нефти и имеют государственную монополию в нефтяном секторе (Венесуэла, Индонезия, Мексика).

Выбор того или иного подхода к регулированию в первую очередь зависит от уровня конкуренции на нефтяном рынке страны. Конкуренция позволяет сформировать балансируемую справедливую цену, а также обеспечивать высокое качество топлива и достойный уровень обслуживания потребителей. В то же время нефтяные компании имеют возможность получать прибыль, которая частично реинвестируется в развитие отрасли.

Искусственное регулирование цен (сохранение цен ниже рыночного уровня) на рынке нефтепродуктов создает негативную цепную реакцию. Частным компаниям невыгодно поставлять топливо в определенные регионы по регулируемым низким ценам, что приводит к нехватке топлива в этих регионах. Рентабельность предприятий, которые вынуждены отказаться от своих инвестиций в нефтепереработку и развития топливной инфраструктуры, в свою очередь, еще больше снижает качество обслуживания клиентов, насильственно сокращается при организации поставок. Во многих странах, где используется прямое регулирование цен, государство поддерживает нефтяные компании посредством прямых субсидий, что также налагает тяжелое бремя на национальный бюджет.

Явным преимуществом регулирования рынка является появление во всем мире тенденции к либерализации нефтяного рынка. Даже страны, где роль государства в нефтяной промышленности по-прежнему велика, постепенно уходят от прямого регулирования цен и ослабляют или устраняют ограничения на участие международных компаний в национальной экономике. Эта тенденция стала еще более очевидной с ростом цен на нефть, что сделало прямое регулирование и субсидии цен на нефтепродукты очень дорогостоящими для бюджетов многих стран.

Возможные модели регулирования внутреннего рынка моторных топлив делятся на регуляторные и рыночные (рис. 3). Регуляторные направлены на создание искусственного профицита топлив на рынке Российской Федерации путем утверждения норм по объемам и направлениям поставок. Ожидается, что избыток предложения нефтепродуктов станет стимулом к удержанию цен внутреннего рынка ниже нетбэка.

Рыночные модели могут быть направлены либо на ухудшение экономики поставок на экспорт, т.е. снижение нетбэка (может быть достигнуто ростом экспортных пошлин или транспортных тарифов), либо на улучшение экономики поставок на внутренний рынок (компенсация разницы между «справедливой» ценой и фактической оптовой ценой).

Подробно проанализируем эффект каждого типа модели регулирования на экономику производителей и внутренний рынок топлив на примере автомобильного бензина.

Компоненты автобензина производятся на облагораживающих процессах вторичной переработки нефти на НПЗ из нефти.

Обозначим V – объем нефти, потраченной на производство автобензина. Пусть N_n – нетбэк на нефть на НПЗ. Пусть cs – производственные затраты на облагораживание нефти.

Предположим, что доля выхода компонентов бензина с вторичных процессов – p , тогда объем выпуска продукта – $p \times V$. Пусть N_g – нетбэк на автобензин на НПЗ.

Допустим, что конъюнктура на мировом рынке сложилась таким образом, что маржа производства автобензина составляет около нуля, т.е.

$$N_g * p * V - cs = N_n * V$$

Пусть НПЗ реализует автобензин в регионе своего присутствия, а избыток увозит на экспорт. Пусть спрос в регионе составляет $y * p * V$, а «справедливая» цена $N_g + pr$, где pr – премия внутреннего рынка.

Возможные механизмы развития внутреннего рынка моторных топлив		
Регуляторные	Рыночные	
Квотирование экспорта/ утверждение норм объемов поставок топлив на рынок РФ	«Заградительные» экспортные пошлины, ухудшающие экономику поставок на экспорт	Компенсация дисконта внутреннего рынка для стимулирования поставок в РФ (например, «плавающий» акциз)

Рисунок 3 - Модели регулирования рынка моторных топлив

Тогда эффект от производства автобензина для НПЗ в условиях рыночного равновесия составляет:

$$\begin{aligned}
 & y * p * V * (N_g + pr) + (1 - y) * p * V * N_g - cs - V * N_n \\
 & = y * p * V * (N_g + pr) + (1 - y) * p * V * N_g - cs - N_g * p * V + cs \\
 & = y * p * V * pr
 \end{aligned}$$

Таким образом, премия внутреннего рынка обеспечивает экономику производства автобензина.

Проанализируем изменение эффективности переработки в случае существенного роста нетбэков на нефтепродукты при применении различных моделей регулирования рынка моторных топлив.

Регуляторная модель – искусственное увеличение предложения топлив на рынке

Допустим, что государство ввело некоторые нормы поставок в регионы РФ или квоты на экспорт, в результате которых НПЗ вынуждены реализовывать на внутреннем рынке объемы топлив, превышающие уровень спроса, т.е. наращивать запасы. Очевидно, что при возникновении такого дисбаланса на рынке, производители будут вынуждены снижать цены и предоставлять существенные скидки к уровню нетбэка, чтобы продать продукт.

Пусть модельный НПЗ вынужден увеличить поставки автобензина на внутренний рынок с $y * p * V$ до $(y+r) * p * V$ (рис. 4). Пусть новая цена на автобензин на внутреннем рынке сложилась на уровне $N_g - disc$, где $disc$ – скидка/дисконт к нетбэку.

Тогда эффект от производства автобензина для НПЗ в условиях ввода норм поставок топлив на внутренний рынок составляет:

$$\begin{aligned}
 & (y + r) * p * V * (N_g - disc) + (1 - y - r) * p * V * N_g - cs - V * N_n \\
 & = (y + r) * p * V * (N_g - disc) + (1 - y - r) * p * V * N_g - cs - N_g * p * V + cs \\
 & = -(y + r) * p * V * disc
 \end{aligned}$$

Что хуже ситуации равновесного рынка на:

$$p * V * (pr * y + disc * (y + r))$$

Таким образом, для НПЗ экономически целесообразным становится разгрузить производство автобензина и экспортировать нефть. В случае ввода ограничений и по нефти – вертикально-интегрированным компаниям выгодно сокращать объемы переработки и экспортировать нефть.

Отрицательная маржа в среднесрочной перспективе может привести к закрытию ряда предприятий, в основном независимых. В результате, предложение автобензина сократится, цены внутреннего рынка вырастут. Также вероятно формирование локальных дефицитов

топлив из-за закрытия ближайших поставщиков и отсутствия налаженной логистики от других производителей.

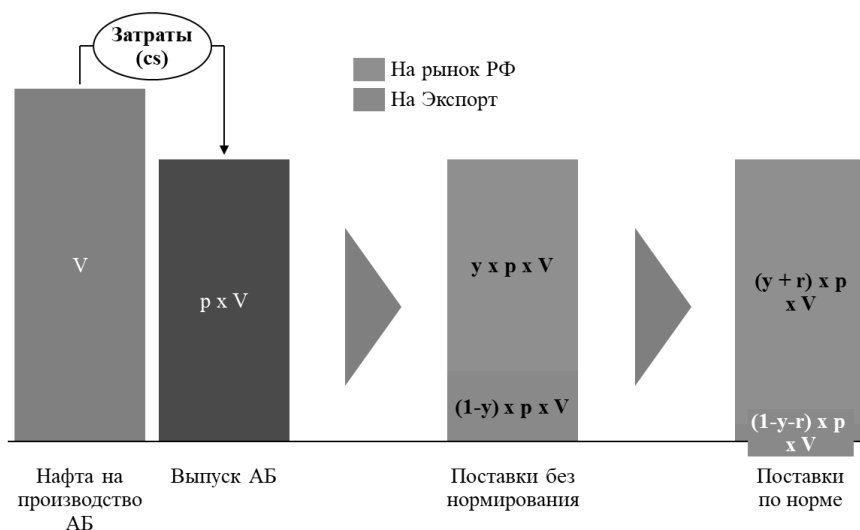


Рисунок 4 - Изменение структуры реализации автобензина с НПЗ в случае ввода норм поставок на внутренний рынок или квот на экспорт

Рыночная модель – ухудшение экономики экспорта

Допустим, что государство ввело «заградительные» ставки экспортных таможенных пошлин на моторные топлива, новый расчетный нетбэк становится ниже оптовой цены. В результате, в краткосрочной перспективе, приоритетным направлением поставок нефтепродуктов для НПЗ становится внутренний рынок. Из-за роста предложения в РФ с течением времени оптовые цены начнут снижаться, вплоть до достижения новых «справедливых» значений, то есть восстановления ценового равновесия между каналами сбыта.

Пусть ставка экспортной пошлины на автобензин увеличилась на Tx . Тогда новый нетбэк на НПЗ составит $N_g - Tx$, а новая «справедливая» цена внутреннего рынка $N_g - Tx + pr$.

Эффект от производства автобензина для НПЗ в условиях ввода «заградительных» экспортных пошлин на автобензин составит:

$$\begin{aligned} & y * p * V * (N_g - Tx + pr) + (1 - y) * p * V * (N_g - Tx) - cs - V * N_n \\ &= y * p * V * (N_g - Tx + pr) + (1 - y) * p * V * (N_g - Tx) - cs - N_g * p * V + cs \\ &= p * V * (y * pr - Tx) \end{aligned}$$

Что хуже ситуации равновесного рынка на:

$$-p * V * Tx$$

Как и в случае регуляторной модели, снижение маржи переработки может привести к уменьшению выпуска нефтепродуктов, закрытию независимых предприятий, локальным дефицитам в регионах Российской Федерации и скачкообразному росту цен внутреннего рынка вплоть до импортной альтернативы (котировка, увеличенная на импортную пошлину и транспортные затраты).

Кроме того, экспортные пошлины – механизм дестимулирования внутреннего рынка. Во всем мире инструментом, направленным на развитие отечественных производителей, является система импортных пошлин, сборов и ограничений. Уменьшение давления внешней конкуренции позволяет предприятиям гармонично развиваться в долгосрочной перспективе.

Рыночная модель – компенсация выпадающих доходов производителей при поставках на внутренний рынок

Допустим, что государство ввело компенсационный механизм, предполагающий возврат производителям разницы между «справедливой» ценой внутреннего рынка и фактической оптовой ценой. Очевидно, что в этом случае для НПЗ сохранится как экономическое равновесие каналов сбыта, так и маржа переработки. С точки зрения государства, для получения максимального синергетического эффекта, необходимо определить уровень оптовой цены на моторные топлива в Российской Федерации таким образом, чтобы, с одной стороны, минимизировать расходы государственного бюджета, с другой – не допустить негативных эффектов на социально-экономические процессы в стране.

Хотя компенсационный механизм и не искажает рыночные стимулы для производителей, он создает возможности для действия «спекулянтов» на внутреннем рынке.

В начале 2019 года в Налоговом кодексе Российской Федерации было определено, что при поставках нефтепродуктов на экспорт производителям возвращаются акциз и НДС, а прочим трейдерам – только НДС. В результате, если оптовая цена в Российской Федерации оказывается ниже нетбэка на величину по модулю большую, чем ставка акциза, возникает положительная экономика «спекулятивного» экспорта для непроизводителей (рис. 5).

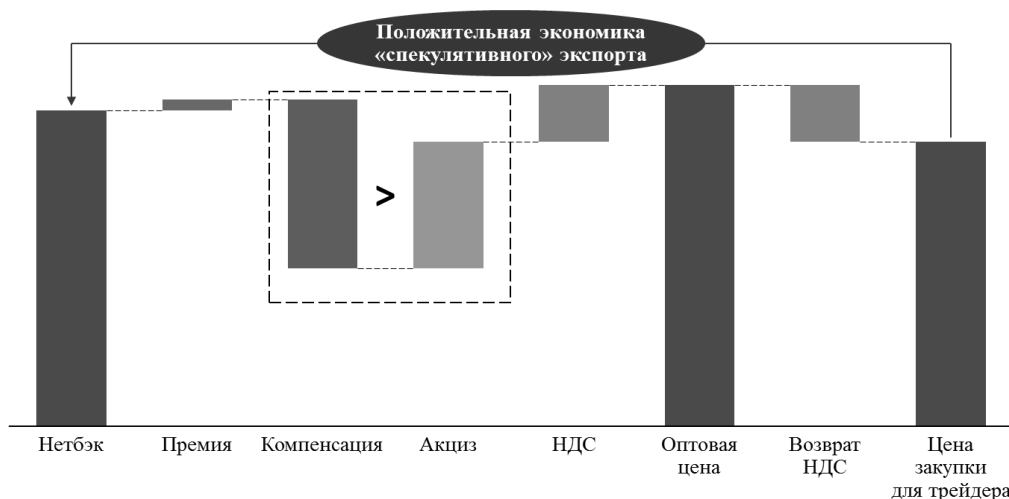


Рисунок 5 - Формирование экономики «спекулятивного» экспорта моторных топлив, закупаемых трейдерами на внутреннем рынке

Чтобы не допустить «спекулятивный» экспорт моторных топлив, можно использовать несколько механизмов:

- разрушение экономики схем «спекулятивного» экспорта (например, невозврат НДС трейдерам, аналогично акцизу), либо определение экспортного сбора в размере компенсации;
- ограничение количества экспортеров – предоставление права вывозить на экспорт только производителям нефтепродуктов.

Но, несмотря на риск «спекулятивного» экспорта, рыночная модель регулирования внутреннего рынка моторных топлив, основанная на компенсации производителям выпадающих доходов, не приводит к локальным «шокам» и позволяет отечественной нефтеперерабатывающей отрасли гармонично развиваться.

В Налоговом кодексе Российской Федерации закреплена возможность реализации государством одновременно всех типов моделей регулирования, из которых на начало 2019 года были применены две (п.1 и 3):

- регуляторная модель – соглашениями с нефтяными компаниями были установлены нормы поставок моторных топлив на внутренний рынок и биржу нефтепродуктов, ограничены мелкооптовые и розничные цены;
- рыночная модель (ухудшение экономики экспорта) – на начало 2019 года в Налоговом кодексе Российской Федерации было закреплено право Правительства Российской Федерации увеличивать экспортные пошлины на нефть и нефтепродукты в случае наступления особых обстоятельств (скачкообразного роста рублевой цены на нефть);
- рыночная модель (стимулирование экономики поставок на внутренний рынок) – демпфирующий механизм, предполагающий частичную компенсацию из бюджета Российской Федерации разницы между нетбэком и оптовой ценой.

В дальнейшем предполагается постоянный мониторинг ситуации на внутреннем рынке нефтепродуктов и совершенствование параметров системы регулирования.

Заключение

Таким образом, проведенный анализ основных типов моделей регулирования внутреннего рынка моторных топлив показал, что инструменты «плановой» экономики такие, как введение норм и квот или «барьеров выхода» (экспортные пошлины), приводят к отрицательной рентабельности нефтепереработки в стране и являются угрозой ее существованию. Чтобы избежать локальных «шоков» и дефицитов, галопирующего роста цен на топлива необходимо создавать позитивные рыночные стимулы. Это позволит нефтеперерабатывающей отрасли гармонично развиваться при постоянных ценах на рынке Российской Федерации в условиях волатильности внешних макропараметров.

Библиография

1. Налоговый кодекс Российской Федерации.
2. Сайт АО «Санкт-Петербургская Международная Товарно-сырьевая Биржа». URL: <http://spimex.com/>
3. Сайт Росстата. URL: <http://www.gks.ru/>
4. Murphy F. et al. Measuring the effects of price controls using mixed complementarity models // *European Journal of Operational Research*. 2019. Vol. 275. Is. 2. P. 666-676.
5. Смирнова О.О. Влияние рыночной власти фирмы на возможности осуществления ценовой дискриминации // *Экономика: вчера, сегодня, завтра*. 2019. Том 9. № 7А. С. 250-261.
6. Смирнова О.О., Волкова Е.Е. Ценовая дискриминация в различных институциональных формах торговли: на примере рынка нефтепродуктов // *Экономика: вчера, сегодня, завтра*. 2019. Том 9. № 3А. С. 565-570. DOI: 10.34670/AR.2019.89.3.062
7. Смирнова О.О. Подходы к оценке ущерба от ценовой дискриминации в антимонопольном регулировании // *Экономика: вчера, сегодня, завтра*. 2018. Том 8. № 6А. С. 160-164.
8. Смирнова О.О. Ценовая дискриминация на различных уровнях канала распределения: на примере рынка нефтепродуктов // *Экономика: вчера, сегодня, завтра*. 2013. № 5-6. С. 67-73.
9. Смирнова О.О., Агапова Е.В., Елагина А.С. Возможности и ограничения выявления ценовой дискриминации третьего типа // *Вестник Самарского государственного экономического университета*. 2015. № 5 (127). С. 16-18.
10. Смирнова О.О., Агапова Е.В., Елагина А.С. Антимонопольное регулирование ценовой дискриминации: нормативное определение и особенности выявлений // *Вестник Самарского государственного экономического университета*. 2015. № 6 (128). С. 6-8.

Looking for a sustainable model for regulating the internal market of motor fuels

Dmitrii A. Nikolaev

PhD in Economics, Associate Professor,
Department of Economic Security and Risk Analysis,
Financial University under the Government of the Russian Federation,
125993, 49, Leningradskii ave., Moscow, Russian Federation;
e-mail: DNikolaev@fa.ru

Abstract

The crisis in the domestic motor fuel market in mid-2018 required the government to take many measures to stabilize the situation. The instruments used were both regulatory mechanisms, agreements on price containment and norms for the supply of oil products to the Russian market, and economic incentives, a damping surcharge to the refundable excise tax on crude oil, which began to operate from the beginning of 2019 together with the completion of the tax maneuver. Despite the decisions made, the situation in the domestic market worsened in January-February 2019. It was possible to avoid the rise in gas station prices and local deficits only thanks to the fulfillment of social obligations by the oil companies. It became obvious that there was a need to promptly refine existing instruments and develop a sustainable system for regulating the internal market for motor fuels. This article analyzes possible mechanisms for stabilizing the fuel market of the Russian Federation, “floating” excise tax, protective duties, supply quotas. As a result of the study, it was revealed that only instruments that create economic incentives for the development of the motor fuel market help stabilize the situation in the long term. Such a solution may be the transition to a floating excise tax.

For citation

Nikolaev D.A. (2021) V poiskakh ustoichivoi modeli regulirovaniya vnutrennego rynka motornykh topliv [Looking for a sustainable model for regulating the internal market of motor fuels]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 11 (6A), pp. 432-442. DOI: 10.34670/AR.2021.55.12.042

Keywords

Motor fuel market, government regulation, world oil market, pricing, excise taxes, duties, quotas, Russia's energy strategy, government policy mechanisms.

References

1. Murphy F. et al. (2019) Measuring the effects of price controls using mixed complementarity models. *European Journal of Operational Research*, 275, 2, pp. 666-676.
2. *Nalogovyi kodeks Rossiiskoi Federatsii* [Tax Code of the Russian Federation].
3. *Sait AO «Sankt-Peterburgskaya Mezhdunarodnaya Tovarno-syr'evaya Birzha»* [Website of St. Petersburg International Commodity and Raw Materials Exchange]. Available at: <http://spimex.com/> [Accessed 05/05/2020]
4. *Sait Rosstata* [Rosstat website]. Available at: <http://www.gks.ru/> [Accessed 05/05/2020]
5. Smirnova O.O. (2019) Vliyaniye rynochnoy vlasti firmy na vozmozhnosti osushchestvleniya tsenovoy diskriminatsii [The impact of the firm's market power on the possibility of price discrimination]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra*

- [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 9 (7A), pp. 250-261.
6. Smirnova O.O., Volkova E.E. (2019) Tsenovaya diskriminatsiya v razlichnykh institutsional'nykh formakh tovgovli: na primere rynka nefteproduktov [Price discrimination in various institutional forms of trade: on the example of the oil products market]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 9 (3A), pp. 565-570. DOI: 10. 34670/AR.2019.89.3.062
 7. Smirnova O.O. (2018) Podkhody k otsenke ushcherba ot tsenovoy diskriminatsii v antimonopol'nom regulirovanii [Approaches to the assessment of damage from price discrimination in antimonopoly regulation]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 8 (6A), pp. 160-164.
 8. Smirnova O.O. (2013) Tsenovaya diskriminatsiya na razlichnykh urovnyakh kanala raspredeleniya: na primere rynka nefteproduktov [Price discrimination at various levels of the distribution channel: evidence from the oil market] *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 5-6, pp. 67-73.
 9. Smirnova O.O., Agapova E.V., Elagina A.S. (2015) Vozmozhnosti i ogranicheniya vyyavleniya tsenovoi diskriminatsii tret'ego tipa Opportunities and limitations of detecting price discrimination of the third type]. *Tavrisheskii nauchnyi obozrevatel'* [Tavrishesky Scientific Reviewer], 5 (127), pp. 16-18.
 10. Smirnova O.O., Agapova E.V., Elagina A.S. (2015) Antimonopol'noe regulirovanie tsenovoi diskriminatsii: normativnoe opredelenie i osobennosti vyyavlenii Antimonopoly regulation of price discrimination: regulatory definition and features of detection]. *Tavrisheskii nauchnyi obozrevatel'* [Tavrishesky Scientific Reviewer], 6 (128), pp. 6-8.