

УДК: 338

ISSN: 2542-0259
© Российское конкурентное право
и экономика, 2019

Цены на бензин в России — осознанное движение вверх?

С. Г. Беляев,
И. А. Капитонов,
Высшая школа тарифного
регулирования РЭУ
им. Г. В. Плеханова,
г. Москва

Аннотация

Вопросы роста цен на топливо сегодня все более набирают популярность, наряду с этим нарастает взрывоопасный потенциал недовольной массы потребителей, которая отмечает этот рост.

Одновременно в условиях глобализации рассматривать цены и ценовые процессы в одной, отдельно взятой экономике нельзя, т. к. она существует в условиях общемировой экономики, которая обеспечивает перетоки капитала, благ, трудовых ресурсов.

Таким образом, в данной статье для ответа на вопрос, велик ли уровень цен блага (в данном случае бензина) в экономике, авторы предлагают сравнение ключевых макроэкономических показателей стран, имеющих схожий уровень цен на бензин.

Ключевые слова: *цены на бензин, конкуренция, антимонопольная политика, макроэкономические показатели.*

Gasoline prices in Russia — conscious upward movement?

S. G. Belyaev,
I. A. Kapitonov,
Higher school of tariff
regulation of Plekhanov Russian
university of economics,
Moscow

Annotation

Today, the rise in fuel prices becomes more and more notorious, and at the same time it increases the potential explosive power of the discontented of consumers masses, which notes that growth.

Simultaneously, in the conditions of globalization it is impossible to consider prices and price processes in one, separately taken economy since it exists in the conditions of the global economy which provides flows of the capital, goods, labor resources.

Thus, in this article, to answer the question whether the level of good prices (in this case — gasoline) in the economy is high, the authors offer a comparison of countries key macroeconomic indicators with similar levels of gasoline prices.

Keywords: *gasoline prices, competition, antimonopoly policy, macroeconomic indicators.*

Цены на бензин в России — осознанное движение вверх?

Россия как нефтедобывающая и нефтеперерабатывающая держава всегда в своей повестке будет иметь вопросы: как извлечь максимальную выгоду для государства от продажи нефти и по какой цене продавать нефтепродукты, в частности бензин, на внутреннем рынке? И если изъятие сверхдоходов от экспорта нефти в государственный бюджет и Фонд национального благосостояния имеет прозрачную и понятную формулу, то, как обстоят дела вокруг ценообразования на производные продукты, в частности автомобильный бензин, всегда вызывает повышенное внимание в обществе. Действительно, на все изменения цены на бензин, а более доступную тему трудно найти, так как цены эти не скрыть, образно говоря, уменьшением количества яиц в упаковке, возникает болезненная реакция населения. Изучая общую практику тарифного регулирования в стране, авторы не могли пройти мимо важнейшего фактора ценообразования на основные продукты потребления — как и чем объясняется динамика цен на бензин и насколько Правительство РФ использует регулирующие воздействия на этот рынок. Ведь население, не информируемое о благих намерениях Правительства, может надеть «желтые жилеты», а какие-то политические силы могут использовать этот фактор для разжигания общего недовольства в стране. Ситуация во Франции также показала, что в цене на бензин заложен серьезный социальный конфликт. Необъяснимое с точки зрения граждан увеличение стоимости бензина может вызвать такую волну недовольства граждан, которая, в свою очередь, станет «политическим цунами», как выяснилось, для любого, даже для благополучного государства.

В России Правительство, очевидно, понимает ответственность и сложность момента. Сложность заключается в том, что нефтедобывающее государство должно извлечь максимум выгоды от экспорта нефти, наполнив бюджет, но в то же время сбалансировать внутренний рынок нефтепродуктов, не дав ему пойти вразнос в сторону бесконтрольного увеличения. Для этого Правительству как минимум нужно убедить общество в том, что действует оно в рамках разумного соотношения между всеми институтами, причастными к этому вопросу. Делаются усилия административно ограничить рост цен: наложен временный мораторий, проводятся переговоры (беседы) с производителями, подключаются антимонопольные органы.

Социальные мотивы Правительства вполне понятны и, скорее, оправданы. А есть ли другие основания, по которым можно объяснить действия Правительства?

Итак, в связи с ростом цен на бензин население апеллирует к Правительству. При этом следует отметить, что в обществе бытует мнение, что цены на бензин определяются в первую очередь ценами на топливо. Парадокс для обывателя: как же так — цена нефти падает, а цена на бензин растет или цена нефти растет, а цена на бензин тоже растет.

Обратимся к цифрам. На сегодня средняя цена бензина АИ-95 по всему миру составляет 1,09 долл. США за литр (1,02 в 2016 г.). В то время как цена в розницу в России даже после всех повышений составляет в январе текущего года около 0,68 долл. США, или 45,5 руб.¹ Чисто механически мы должны воспринимать этот факт как позитивный, но трактуют его все по-разному. Принято считать, что поскольку платежеспособный спрос в Российской Федерации меньше, то и бензин должен стоить дешевле. Как правило, авторы подобных утверждений приводят в качестве примера США со схожей ценой бензина. В попытке укора российским властям отечественными «исследователями» также иногда приводится пример обеспеченной нефтью Венесуэлы, чья стоимость бензина для внутреннего рынка была (до августа 2018 г.) зафиксирована, а ныне поддерживается для граждан дотациями на уровне около 1 цента США за литр.

Однако следует заметить, что по доходам населения США, Венесуэла и Россия, мягко говоря, значительно различаются. При этом рекордно низкие цены на бензин, не коррелирующие с ценой нефти, дотации на оплату электричества, воды, ЖКХ в целом, равно как и низкие цены на ключевые продукты, на фоне не менее рекордно низких заработков в Венесуэле не помогли властям страны удержать экономику на плаву. В результате — системный кризис в стране, массовые митинги и угроза свержения власти.

Для России как нефтедобывающей страны важно показать, что цена бензина в наших реалиях не так уж и зависит от стоимости нефти.

В России стоимость бензина напрямую не коррелирует со стоимостью нефти, так как доля нефти в цене бензина традиционно довольно низка и составляет, например для АИ-95, не более 4%. При этом цена топлива в России формируется в основном из акцизных и налоговых сборов, доля которых в цене год от года возрастает и на текущий момент составляет 65% от розничной цены. Остальные расходы составляют: нефтепереработка до 17%, транспортировка до 7% и малосущественные надбавки АЗС. Таким образом, если рассматривать стоимость литра АИ-95 в 45 руб. на начало 2019 г., то налоговая нагрузка составит 29,25 руб., и лишь 15,75 руб. может быть рассмотрено как себестоимость и надбавки.

Для справки, уровень налогообложения в России выше, чем в США, Бахрейне или Катаре.

Авторы поставили перед собой задачу выявить, а какой же должна быть социально справедливая цена бензина АИ-95 для основной группы потребителей в России, а это владельцы автомобилей. Расходится ли политика

¹ Здесь и далее: официальные данные международного агентства Global petrol; prices, 2019. Режим доступа: http://www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices. Дата обращения: 12.02.2019.

Правительства в области регулирования цен на бензин с интересами российских граждан, и если расходится, то насколько. Для того чтобы детально разобраться в ситуации, авторы решили сопоставить общепринятые экономические индикаторы в разных странах мира. В результате решения поставленной задачи авторы сформулировали выводы о доступности бензина как ресурса для владельцев автомобилей страны из соответствующей выборки.

Данная работа заняла довольно продолжительный срок — с 2016 по 2019 г., т. к. при начале исследования в 2016 г. предполагалось, что результаты исследования прямо укажут на социальный запрос в обществе в связи с существенным завышением цен на бензин в РФ и на антисоциальную направленность действий Правительства. Однако полученные результаты 2016 г. — начала 2017 г. были настолько позитивными и неожиданными для нас, что потребовали проверки временем, повторного анализа, что и было сделано в настоящее время.

Прежде всего исходим из факта, что все страны имеют примерно одну и ту же затратную основу стоимости бензина — цену нефти, которая зависит от сорта нефти и котировок на международных рынках. Налоги (или субсидии), а также переработка добавляют к стоимости нефти определенную и зачастую весьма значительную величину (или уменьшают стоимость, если это субсидии). В результате в основном именно из-за разницы в подходах к налогообложению мы можем наблюдать разные цены на бензин в странах мира.

Так же как и ряд других авторов, мы предполагаем, что по подходам к формированию цен на бензин все страны мира можно условно поделить на четыре группы. Такое разделение предпринято и у нас в табл. 1, несмотря на то что оно весьма условно. Систематизация по цене, показанная в таблице, проводилась ранее в том или ином виде, но без дальнейшего, более глубокого исследования тех стран, которые составляют порой весьма разношерстную выборку внутри самой группы. В результате авторы похожих исследований, как правило, прямо сравнивают приблизительно одинаковую стоимость бензина в РФ и США. Однако результат может быть подвержен сомнению в связи с тем, что зарплата в этих странах весьма различается не в пользу России. При такой трактовке результат всегда не в пользу России. А напрашивающийся вывод таких исследований: ценовая политика российского Правительства носит антисоциальный характер. Так ли это?

В наиболее интересную, на наш взгляд, первую группу вошли страны со значительными дотациями сетям АЗС, нефтеперерабатывающим заводам и нефтяным компаниям, благодаря чему они удерживают цены на бензин на очень низком уровне — от 1 до 40 центов США за литр бензина. Этих стран не так много во всем мире, и их количество неуклонно сокращается.

На момент начала исследования их было восемь. Лидер в этой группе — упомянутая нами ранее Венесуэла с 1 центом за литр бензина АИ-95 для граждан страны. С большим отрывом от нее шла Саудовская Аравия с 24 центами, Туркменистан, Алжир, Египет, Кувейт,

Таблица 1. Распределение стран по стоимости бензина в 2019 г.

Страны со стоимостью бензина АИ-95 до 40 центов США	Страны со стоимостью бензина АИ-95 от 40 до 60 центов США	Страны со стоимостью бензина АИ-95 от 60 центов до 1 долл. США	Страны со стоимостью бензина АИ-95 от 1 долл. США
Венесуэла; Судан; Иран; Кувейт; Алжир	Нигерия; Туркменистан; Египет; Азербайджан; Казахстан; Эквадор; Бирма; Катар; Ангола; Малайзия; Бахрейн; Саудовская Аравия; Узбекистан; Боливия; Оман; ОАЭ	Ирак; Эфиопия; Россия; Кыргызстан; Тунис; США; Пакистан; Афганистан; Беларусь; Панама; Колумбия; Индонезия; Ливан; Пуэрто-Рико; Вьетнам; Гаити; Сальвадор; Гватемала; Шри-Ланка; Тайвань; Тринидад и Тобаго; Лесото; Ботсвана; Доминика; Чад; Либерия; Бенин; Грузия; Камбоджа; Суринам; Никарагуа; Намибия; Канада; Австралия; Того; Гондурас; Филиппины; Сьерра-Леоне; Бутан; Непал	Мексика; Гана; Таиланд; Индия; Китай; Аргентина; Украина; Гвинея; Фиджи; Коста-Рика; Танзания; Бангладеш; Южная Африка; Марокко; Парагвай; Кот-д'Ивуар; Перу; Гайана; Камерун; Доминиканская Республика; Молдова; Кения; Уганда; Аруба; Мозамбик; Македония; Бразилия; Турция; Болгария; Габон; Багамские Острова; Сент-Люсия; Мадагаскар; Буркина-Фасо; Ямайка; Лаос; Сенегал; Зеленый Мыс; Южная Корея; Мали; Румыния; Куба; Андорра; Венгрия; Япония; Литва; Каймановы Острова; Бурунди; Люксембург; Кипр; Чили; Польша; Малави; Руанда; Гренада; Хорватия; Босния и Герцеговина; Испания; Латвия; Иордания; Словения; Австрия; Белиз; Зимбабве; Сербия; Чехия; Конго; Черногория; Эстония; Словакия; Маврикий; Новая Зеландия; Бельгия; Центрально-Африканская Республика; Сингапур; Ирландия; Мальта; Великобритания; Германия; Швейцария; Швеция; Сан-Марино; Йемен; Франция; Португалия; Финляндия; Лихтенштейн; Албания; Израиль; Дания; Майотта; Нидерланды; Греция; Уругвай; Италия; Замбия; Исландия; Норвегия; Барбадос; Уоллис и Футуна; Монако; Гонконг

Цены на бензин в России — осознанное движение вверх?

Эквадор и Иран. Нами было отмечено, что не все страны в этой группе имеют свою развитую нефтедобычу и нефтепереработку, к примеру Египет, Эквадор были далеко не лидерами по нефтедобыче и нефтепереработке, но из-за государственного регулирования попадали в эту группу.

В текущем 2019 г. количество и состав стран в данной группе кардинально изменились, и вместо восьми стран в нее стало входить всего пять развивающихся стран по классификации ООН, обладающих довольно значительными запасами нефти и достаточно развитой нефтепереработкой, а именно: Венесуэла (добыча в 2017 г. составила 0,06 барреля нефти на жителя в сутки²), Судан (добыча 0,002 барреля нефти на жителя в сутки), Иран (0,06), Кувейт (0,7), Алжир (0,03). В данной группе стран нами не указано собственное потребление нефти, так как, по нашим данным, оно как минимум совпадает с добычей.

Отдельно необходимо отметить качественные характеристики бензина в данной группе. Анализ данных Международного центра по надзору за качеством горючего показывает, что данные страны в 2018 г. были не сильно озабочены вопросами экологии и, соответственно, имеют низкие затраты на нефтепереработку³.

Достаточно репрезентативными с точки зрения оценки качества нефтепереработки в целом выглядят цифры, показывающие содержание серы в дизельном топливе⁴ у данных стран: Венесуэла — до 10 000 мд. (т. е. до 1%), Судан — до 500 мд. (0,05%), Иран — до 10 000 мд. (т. е. до 1%), Кувейт — до 500 мд. (0,05%), Алжир — до 2000 мд. (0,2 %). Напомним, в РФ данный показатель определен в соответствии с ГОСТ (и с условной принадлежностью к классу Евро-5) в 10 мд. (0,001%).

Во второй группе разместились страны, имеющие цены от 40 до 60 центов (всего 16 стран мира). Эта группа стран с меньшими дотациями, чем первая. Хотя и в ней также есть страны из первой десятки по нефтедобыче, в которых добыча превышает потребление (Саудовская Аравия, добывающая 0,37 барреля на жителя в сутки, ОАЭ с 0,41 барреля на человека в сутки), а также страны, не ведущие активную нефтедобычу,

в которых потребление превышает добычу (Тринидад и Тобаго (добыча 0,07, потребление 0,14), Бирма (добыча 0,0002, потребление превышает добычу в 3 раза), Боливия (добыча 0,006, потребление несущественно превышает добычу).

С 2016 г. данная группа расширилась за счет стран, перешедших из первой группы во вторую из-за изменения подходов к государственному регулированию. В данной группе нет развитых стран. Одновременно простой анализ качества переработки показывает схожие (крайне низкие и низкие) требования к качеству топлива в этих странах. При переходе из первой группы во вторую наиболее грандиозный рост цены был в Саудовской Аравии. Напомним, что именно эта страна, как правило, приводилась в пример российской власти в части установления низких цен на бензин. Так вот именно Саудовская Аравия повысила цены с 0,24 до 0,54 долл., таким образом, рост за 3 года составил грандиозные 225%.

В третьей группе разместились страны, которые облагают нефтепереработку и продажу топлива умеренными налогами. В результате в 41 стране мира, подходящей под эти критерии в 2019 г., бензин стоит от 60 до 90 центов. Здесь, точно так же, как и в предыдущей группе, нет прямой зависимости наличия развитой нефтедобычи, уровня потребления, экологических стандартов и цены. В группе присутствуют несколько развитых стран мира по классификации ООН: США (добывающие 0,03 барреля на жителя в сутки, при потреблении 0,06), Канада (добыча — 0,13, потребление — 0,06), Австралия (0,014 и 0,04). По наличию исходного сырья есть, с одной стороны, Ирак (где нефти больше, чем пресной воды, развитая нефтеперерабатывающая отрасль, добыча в 2017 г. составила 0,11 барреля на жителя в сутки при потреблении 0,02), Суринам (добыча в 2017 г. составила 0,03 барреля на жителя в сутки, потребление соответствует производству), называвшиеся ранее США и Канада, а с другой — бедные ресурсами, в которых вообще нет собственной добычи, Лесото, Ботсвана и т. д. Данная группа с 2016 г. уменьшилась на 24 страны из-за массового подорожания бензина и перехода стран в четвертую группу.

К третьей группе принадлежит и Россия, добывающая 0,07 барреля на жителя в сутки (при потреблении 0,02), и надо понимать, что когда обсуждается снижение цены бензина (и снижение налогов), то, переводя на формальный язык, обсуждается перемещение России во вторую, а то и в первую группу из третьей. Итак, вернемся к тому, что цены на бензин в России традиционно сравнивают с ценами в США, которые, как мы выяснили, тоже входят в третью группу. США, как известно, являются сильной экономически развитой страной, но имеют сравнительно низкие цены на энергоносители, в том числе на бензин. На момент актуального исследования (январь 2019 г.) стоимость бензина в США несколько выше, чем в России, и составляет 0,69 долл. за литр (в 2016 г. — 0,68 долл.). Для объективности необходимо отметить,

² Предлагается авторами в качестве оценочного параметра реальной добычи нефти в стране. Рассчитано согласно данным статистики British Petroleum, U. S. Energy Information Administration и ООН за 2018 г. Дата обращения: 12.02.2019.

³ Stratass Advisors. A hart energy company (The International Fuel Quality Center) USA 2018. Режим доступа: <https://stratassadvisors.com/-/media/TOP100.png?la=en>. Дата обращения: 12.02.2019.

⁴ Существуют более ранние оценки содержания серы в бензине от данной компании, датируемые 2016 годом. В результате анализа этих данных, оценки экологичности нефтепереработки при получении дизеля и бензина (при разных относительно допустимых уровнях содержания серы но сохранением градации) совпадают. Режим доступа: <https://stratassadvisors.com/Insights/052516-Sulfur-In-Fuel>. Дата обращения: 12.02.2019.

что немногочисленные развитые страны мира, попавшие в довольно обширную третью группу, а в особенности США, для России не репрезентативны.

Следует отметить немаловажное обстоятельство: США — уникальное исключение. Это исключение объясняется весьма просто: США потребляют нефти в два раза больше добычи (потребление — 0,06 барреля на человека в сутки).

Очевидно, что половина спроса на нефть удовлетворяется за счет ее импорта. При этом США покупают нефть за доллары (т.е. происходит обмен физического товара на бумажный эквивалент, производимый в США, являющийся мировой расчетной валютой), что объясняет возникновение многих преимуществ, в том числе и низких налогов на нефтепродукты. Канада и Австралия, в свою очередь, по ценообразованию принадлежат к четвертой группе стран и в нее входили до снижения курсов национальных валют к доллару в середине — конце 2018 г.

В четвертую категорию, представленную абсолютным большинством стран мира, входят 102 страны (в 2016 г. группа состояла из 87 государств, некоторые из которых теперь выпали из статистики), в которых производство и продажа бензина по каким-либо причинам облагается налогами выше средних. В результате этого горючее становится очень дорогим и стоит больше доллара.

В этой группе также присутствуют страны с развитой нефтедобычей и нефтепереработкой — богатые ресурсами и имеющие свою собственную нефтепереработку, — Норвегия (1,83 долл. за литр, добыча 0,36 барреля нефти на жителя в сутки при потреблении 0,04, т.е. добыча больше потребления почти в 10 раз), Мексика (гордится своей нефтепереработкой, имеет свой собственный сорт нефти и продает бензин за 1 долл., повысив стоимость бензина на 17 центов с 2016 г., добыча 0,02 барреля на жителя в сутки, потребление 0,01), Китай (четвертое место в мире, по данным ОПЕК, по нефтедобыче, цена бензина 1,04 долл., добыча 0,003, потребление 0,009), Бразилия (входит в десятку стран — лидеров по нефтедобыче, цена 1,13 долл. за литр, добыча 0,01, потребление 0,001), а с другой стороны — бедный как по ресурсам, так и по всем прочим показателям Бангладеш (1,07 долл., добыча 0,00002 при потреблении 0,0008), Бурунди (1,25 долл., собственной добычи нет, потребление 0,0001), Зимбабве (1,39 долл., добыча 0,000006 при потреблении 0,001) и т.д.

Все страны приведены нами в табл. 1. Ранжирование стран в перечне произведено по стоимости бензина в них от более дешевого в рамках группы до более дорогого⁵.

Таким образом, развитые страны предпочитают формировать цену бензина выше 1 долл. США вне зависи-

мости от уровня добычи и потребления. В свою очередь, в первой и второй группах (т.е. в странах со стоимостью бензина до 60 центов) не было (на момент начала исследования в 2016 г.) и нет ни одной страны, принадлежащей к группе развитых стран по международной классификации ООН⁶. При этом в данной группе наблюдается пренебрежение экологическими стандартами: исследование по параметру «содержание серы», проведенное в феврале 2018 г., показало крайне низкие экологические характеристики выпускаемого топлива во всех без исключения странах из этих групп. В третьей группе присутствуют всего 3 развитые страны по классификации ООН из 41.

Заметим, что качественные характеристики топлива (экологические стандарты) не являются решающим фактором для определения итоговой ценовой политики в стране, так как и в третьей, и в четвертой группах есть достаточное количество стран, не обеспокоенных введением современных экологических стандартов. В свою очередь, примеры из второй — четвертой групп стран в табл. 1 еще раз подчеркивают правильность нашего тезиса о том, что не наличие ресурсной базы, а именно государство своей налоговой политикой формирует цены на бензин. Кардинальное реформирование состава участников первой группы с сверхнизкими ценами, состоявшееся в промежутке между 2016 и 2019 гг., подтверждает данный вывод. Так, в первой группе от восьми стран — участниц группы остались лишь Венесуэла, Иран, Кувейт и Алжир; в то время как богатые во всех смыслах Саудовская Аравия и Туркменистан предпочли покинуть группу, существенно сократив субсидии⁷, но сохранив при этом низкие экологические стандарты. Ранее по этому пути уже прошли ОАЭ, в 2015 г. решительно отменив все субсидии.

Относительно небогатые страны, имеющие свою нефтедобычу и нефтепереработку, — Египет (добыча 0,006 барреля на жителя в сутки, потребление 0,006), Эквадор (добыча 0,03; потребление 0,01) также предпочли кардинально снизить дотации (повысить цены) без изменения качества топлива, в связи с чем покинули первую группу, являющуюся высокодотационной.

Следует заметить также, что дотации — это временная практика. За рассматриваемый период был осуществлен массовый переход как из первой во вторую группу, так и из третьей в четвертую группу. Средняя цена топлива в мире выросла на 7 центов за три года на фоне относительно низких нефтяных цен. Обратные переходы

⁵ Ист.: обработка данных международного агентства Global petrol prices, 2019. Режим доступа: http://www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices. Дата обращения: 12.02.2019.

⁶ См.: Официальные данные ООН. Режим доступа: http://www.un.org/en/development/desa/policy/wesp/wesp_current/2014wesp_country_classification. Дата обращения: 12.02.2019.

⁷ Бензин вновь подорожает в Саудовской Аравии. См.: Вести финансы // <https://www.vestifinance.ru/articles/95071>. Дата обращения: 12.02.2019.

Цены на бензин в России — осознанное движение вверх?

Таблица 2. Сравнение качества бензина и макроэкономических показателей стран со стоимостью бензина в 68 центов США (на момент исследования, 2019 г.)

Страна	Экологический стандарт бензина	ВВП на душу населения в 2017 г., долл. США	Доход на душу населения в 2016 г.*, долл. США	Доход на душу населения в 2017 г., метод Всемирного банка Atlas, долл. США	Доход на душу населения в 2017 г., по ППС (Всемирный банк), долл. США
Россия	Евро 5	10 654	8422	9230	24 890
Тунис	Евро 5	3461	3501	3500	11 490
Эфиопия	Евро 0	696	684	740	1890
Кыргызстан	Евро 3	1186	1057	1130	3620

* Более поздние данные по валовому национальному доходу на душу населения в UNCTAD недоступны.

из групп единичны и диктуются, как правило, временными внутриполитическими факторами и снижением курсов национальных валют.

Исходя из вышеизложенного, следует, что сам факт наличия нефти (или статистическая добыча нефти на душу населения) и уровень потребления, равно как и соотношение добычи и потребления, мощность нефтепереработки, стоимость добываемого сорта нефти, экологический класс топлива и т. п., мало сказываются на итоговой стоимости бензина.

Для дальнейшего исследования справедливости текущих цен на бензин в конкретной стране, в нашем случае в России, предлагаем брать именно текущую стоимость бензина в конкретной стране и в странах, где эта стоимость сравнима, а далее сравнивать страновые макроэкономические показатели, оставив в стороне факт наличия или отсутствия добычи нефти. Далее проведем сопоставительный анализ стоимости бензина в странах со схожими макроэкономическими показателями, проверяя гипотезу, что цена бензина зависит от богатства страны и не зависит от его качества. Ведь, исходя из первичной группировки, именно богатые страны, как правило, имеют более высокие цены на бензин, а бедные страны и некоторые из тех, которые производят и экспортируют нефть, продают бензин по сравнительно более низким ценам с соответствующим качеством, постепенно отказываясь от дотаций.

Любопытно, что такую же цену за литр бензина АИ-95, как и в России, платит на сегодняшний день только житель Туниса, Эфиопии и Кыргызстана (в феврале 2017 г. — Пакистана, Ирака и Монголии⁹), то есть тех стран, где уровень жизни ниже и доходов у населения заведомо меньше. Уровень жизни в стране косвенно определяется по величине валового внутреннего про-

дукта, поделенного на количество населения данной страны. Этот показатель — ВВП на душу населения, и он характеризует уровень экономического развития данной страны. Если возьмем перечисленные выше страны с точно такой же стоимостью бензина на сегодня, как и в России, и рассмотрим их макроэкономические показатели, то получим довольно интересные цифры (используются наиболее актуальные официальные данные на начало 2019 г. UNCTAD⁹ и World Bank¹⁰), которые мы свели в табл. 2.

Данная выборка стран показывает, что бензин в России зачастую качественнее по стандарту¹¹ и всегда гораздо доступнее для населения по сравнению со странами с такой же стоимостью топлива, что подтверждает выводы исследования 2016—2017 гг. в части схожего сравнения России, Пакистана, Ирака и Монголии, имевших на тот момент одинаковые цены.

В целях дальнейшего анализа мы выбрали страны, которые имеют схожий с Россией ВВП на душу населения, с целью выяснить их доходы и сравнить текущую стоимость бензина. Результаты представлены в табл. 3.

Очевидно, что цена бензина в России в два раза ниже, чем в странах с наиболее схожими макроэкономическими показателями.

Следовательно, выдвинутая гипотеза находит подтверждение: цена и качество бензина зависят от богатства страны. Данный вывод с учетом проведенного анализа может быть трансформирован: цена

⁸ Данные по ценам 06.01.2018 международного агентства Global petrol: prices, 2017—2019 гг. // http://www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices. Дата обращения: 12.02.2019.

⁹ Данные ЮНКТАД. Режим электронного доступа: <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>.

¹⁰ Данные Всемирного банка // <http://databank.worldbank.org/data/download/GNIPC.pdf>. Дата обращения: 06.01.2019.

¹¹ Российский ГОСТ практически полностью соответствует стандарту Евро-5 в ограничениях по выбросу вредных веществ. Они имеют одинаковые показатели общего загрязнения, зольности, содержания воды, кислотности и большинства других требований. Однако между ними есть и несоответствия по некоторым показателям.

Таблица 3. Сравнение стоимости бензина в странах, имеющих схожий уровень ВВП и доходы на душу населения (2019 г.)

Страна	Экологический стандарт бензина	ВВП на душу населения в 2017 г., долл. США	Доход на душу населения в 2016 г.*, долл. США	Доход на душу населения в 2017 г., метод Всемирного банка Atlas, долл. США	Доход на душу населения в 2017 г., по ППС (Всемирный банк), долл. США	Стоимость бензина за литр в 2019 г., долл. США
Россия	Евро 5	10 654	8422	9230	24 890	0,68
Турция	Евро 5	10 558	10 749	10 930	26 160	1,12
Маврикий	Евро 0	10 367	9628	10 140	22 570	1,43
Румыния	Евро 53	10 665	9216	9970	25 150	1,22

* Более поздние данные по валовому национальному доходу на душу населения в UNCTAD недоступны.

бензина зависит от покупательской способности¹², под которую подстраивается регуляторная практика конкретного государства.

В целом данные табл. 3 лишь подтверждают наши выводы по предыдущей таблице: цена бензина с учетом всех налогов в России в розницу ниже, чем в близких по уровню ВВП на душу населения странах. Необходимо отметить, что этот вывод был получен еще в 2017 г., когда в данную таблицу вошли Турция, Маврикий (не перерабатывает нефть, завозя топливо низкого класса) и Мексика (ВВП на душу населения в Мексике снизился и не позволил включить ее в актуальное сравнение 2019 г.). Следовательно, после всех повышений цена бензина в России предположительно является социально ориентированной, что будет проверяться нами далее.

Ведь на самом деле можно построить множество аналитических таблиц, выбирая различные параметры. Так, можно выбрать группу стран со схожими доходами на душу населения по методике Всемирного банка (Atlas). Изменит ли это наши выводы о сравнительной стоимости и доступности бензина в России? Нет. Так, ближайшая к России страна по доходу на душу населения по ППС (несущественно богаче) — рассмотренная нами Румыния со стоимостью 1,22 долл., а несущественно беднее — Хорватия (24 700 долл. на душу населения) с ценой 1,33 долл. за литр.

В целях дальнейшей проработки гипотезы о производимой во всех странах адаптации цены бензина под покупательную способность населения предлагаем сравнить средний уровень заработной платы в странах, попавших (по тем или иным критериям) в выборки, де-

цильный коэффициент в виде индекса Джини¹³, оценить уровень теневых доходов, среднюю стоимость проживания и вычислить, сколько литров бензина АИ-95 в среднем сможет приобрести гражданин конкретной страны на оставшиеся после уплаты всех налогов и с учетом стоимости проживания деньги (табл. 4).

В результате даже беглого анализа табл. 4 ясно, что пассаж в начале статьи подтвержден — США не являются корректным примером и резко выделяются в выборке (скорее являются недостижимым образцом по социально-экономическому развитию, но цены на бензин тут явно ни при чем). США, являясь развитой страной мира, выпадают из общего ряда стран, по тем или иным признакам вошедших в исследование, по всем макроэкономическим показателям, и в частности в данной таблице — по доходам. В результате количество бензина, которое можно купить на данный, несопоставимо больший, чем у прочих стран, доход, — наибольшее.

Из корректных для выборки 7 стран россиянин по количеству приобретаемого топлива на оставшиеся после всех выплат (налогов, коммунальных платежей) средства со своими впечатляющими 629 л (при проведении первого подобного исследования в январе 2017 г. нами было вычислено 590 л) занимает второе место со значительным отрывом от остальных стран (в 2017 г. — лишь пятое), что является отличным результатом.

Интересный факт: несмотря на высокий уровень расслоения общества, доступность приобретения автомобиля и бензина в России достаточно высокая. Страны в выборке, за редким исключением, имеют сопоставимые или более высокие индексы Джини, а значит, разрыв между богатыми и бедными одинаков или выше. Кроме того,

¹² Покупательская способность показывает, сколько среднестатистический потребитель может купить на определенную сумму денег товаров и услуг при существующем уровне цен.

¹³ Статистический показатель степени расслоения общества данной страны или региона по отношению к какому-либо изучаемому признаку. Коэффициент Джини изменяется от 0 до 1. Чем ближе его значение к нулю, тем более равномерно распределен показатель; индекс Джини измеряется в процентах от 0 до 100.

Цены на бензин в России — осознанное движение вверх?

Таблица 4. Количество бензина в исследованных странах, которое может быть приобретено на среднюю зарплату после уплаты всех налогов и коммунальных платежей, а также коэффициенты расслоения общества

Страна	Средний уровень заработной платы после уплаты налогов в 2017 г., долл. США	Теневая экономика, %	Индекс Джини ¹⁴ , %	Стоимость проживания ¹⁵ , долл. США	Разница между средней заработной платой и стоимостью проживания, долл. США	Население за чертой бедности ¹⁶ , %	Стоимость бензина АИ-95, долл. США	Объем бензина, который можно приобрести на оставшиеся средства, л
Россия	527	38,4	37,7*	99,19	427,81	13,3 ¹⁷	0,68	629,1
США	2835	8,3	41,5	150,6	2684,4	15,1	0,69	3890,4
Кыргызстан	186	37,9	26,8	60	126	32,1	0,68	185,3
Тунис	293,2	35,3	35,8	33,04	260,16	15,5	0,68	382,6
Эфиопия	240,2	34,31	39,1	21,98	218,22	29,6	0,68	320,9
Турция	689,34	31,4	41,9	61,86	627,48	21,9	1,12	560,3
Маврикий	802	22,6	35,8	88,69	713,31	8	1,43	498,8
Румыния	1125	30,14	35,9	104,95	1020,05	22,4	1,22	836,1

Источники: статистика Международной организации труда, 2019 г.; данные МВФ, Всемирного банка, ЦРУ, агентства Numbeo, агентства Nationmaster, агентства Total-reiting, расчеты авторов.

* Индекс Джини в РФ, по данным Всемирного банка, ежегодно снижается с 2014 г. по н/в.

при подсчете количества потенциально возможного объема бензина к покупке уже учтена стоимость проживания и налоги.

Кыргызстан, Тунис и Эфиопия, напомним, что они попали в выборку потому, что цена бензина у них такая же, как и в России, имеют на фоне несколько меньшего расслоения населения (меньший коэффициент Джини) около четверти населения за чертой бедности. При этом их житель на оставшиеся после оплаты всех налогов и расходов деньги может позволить себе меньше топлива, чем в РФ. Что характерно, в 2017 г. точно такие же выводы были сделаны на основании сравнения одинаковых

на тот момент по ценам на бензин России, Пакистана, Ирака и Монголии.

Сравнительно высокий уровень теневой экономики России среди всех перечисленных в выборке стран также позволяет сделать вывод о существенном занижении доходов населения, и, соответственно, этот уровень говорит о занижении уровня средней заработной платы. Таким образом, при учете этого фактора становится понятным, что 629 л бензина в среднем — далеко не предел того, что, согласно данным статистики, могут себе позволить граждане России.

Доступность бензина для владельцев автотранспорта России подтверждается и другими данными. Так, интересны также и выводы компании PricewaterhouseCoopers International Limited (PwC) по проведенному в 2016 г. исследованию «Стоимость владения легковым автомобилем в России»¹⁸. Было показано, что затраты на бензин далеко не лидируют по расходам на владение новым автомобилем в России вне зависимости от класса автомобиля. Лидирует со значительным отрывом потеря стоимости вследствие устаревания и износа (вне зависимости от категории автомобиля), а затраты на бензин занимают лишь третье-четвертое место во всей группе расходов в зависимости от категории автомобиля.

¹⁴ По данным Всемирного банка, 2019 // <https://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=2&series=SI.POV.GINI&country=>. Дата обращения: 12.02.2019.

¹⁵ Рассчитывается исходя из проживания в квартире 85 м² с уплатой всех коммунальных платежей. См.: Numbeo, 2019 // https://www.numbeo.com/cost-of-living/prices_by_country.jsp?displayCurrency=USD&itemId=30. Дата обращения: 12.02.2019; <http://www.nationmaster.com/country-info/stats/Cost-of-living/Basic-utilities/Garbage%2C-water%2C-heating%2C-electricity-for-85-sqm-apartment>.

¹⁶ По данным CIA World Factbook 2019. Режим доступа: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook>. Дата обращения: 12.02.2019.

¹⁷ По данным ЦРУ (CIA World Factbook 2019), данные за 2015 г., более свежие данные отсутствуют. По данным Росстата за девять месяцев 2018 г., данные по количеству населения за чертой бедности совпадают (13,3%). Дата обращения: 12.02.2019.

¹⁸ Стоимость владения легковым автомобилем в России. Прайсво-терхаусКуперс Аудит, 2017 г. Режим доступа: http://www.pwc.ru/en/automotive/publications/assets/costofcar_2016.pdf. Дата обращения: 12.02.2019.

Доля расходов на бензин, согласно исследованию, в общей стоимости владения колеблется — она тем выше, чем дешевле автомобиль.

Наибольший процент от всех затрат (20%) тратят на бензин владельцы автомобилей В-класса, и 6% — Е-класса. При этом необходимо учесть, что если наложить данные исследования РwС на данные другого исследования, проведенного ранее в Англии компанией Prestige Perfomace Center GB¹⁹, то получится, что владение автомобилем в России — одно из самых дешевых в мире, что в целом подтверждает сделанные нами ранее выводы о доступности бензина для широких слоев населения по сравнению со странами со схожими макроэкономическими показателями.

К сожалению, найти или вычислить данные по среднему уровню заработной платы владельцев автомобилей не удастся. Возможно только предположить, что уровень заработной платы у них на уровне или выше средней по стране, если исходить из обычной логики. Также невозможно вычислить процент «теневиков» из владельцев автомобилей, но есть интересные данные по скорости обмена старого автомобиля на новый в России, которые указывают на более высокую обеспеченность граждан нашей страны, владеющих автомобилем, по сравнению с прочими странами мира.

Так, по данным статистики, в России даже в условиях текущего кризиса замена автомобилей производится чаще, чем в большинстве стран мира, в том числе и в развитых странах с более высоким уровнем жизни²⁰. При этом новые автомашины меняют после двух-трех лет эксплуатации 33% автовладельцев. Второй пик приходится на шестой-седьмой год после покупки — 23%. В то же время каждый седьмой владелец нового автомобиля, а это 13%, не проезжает на нем и двух лет²¹. Владельцы подержанных авто еще быстрее расстаются со своими машинами. Почти 70% из них меняют автомобиль в течение первых 4 лет, причем каждый седьмой (12,8%) в течение первого года после покуп-

ки, а каждый четвертый (24,1%) в течение второго года эксплуатации. Количество автомобилей всех классов только растет, а после выхода из кризисного 2016 г. в 2017 г., по данным того же аналитического агентства, срок владения автомобилем сократился с 4,8 до 4,5 лет. Это, безусловно, является рекордной цифрой не только по сравнению с Китаем, Индией, но и по сравнению с теми же США, где средний срок владения составляет около 8 лет.

В результате приведенных рассуждений авторы пришли к выводу, что в гонке за самой доступной ценой бензина с точки зрения целевой аудитории покупателей в период с 2016 г. до начала 2019 г. Россия находится в лидерах среди стран с сопоставимыми макроэкономическими показателями, что в том числе формирует сравнительно низкую цену владения автомобилем и определенный стиль поведения у владельцев автомобилей по быстрой замене автомобиля, который не вписывается в стиль обычного поведения в странах с сопоставимыми и существенно более высокими доходами.

Кроме того, мы считаем, что в России в целях снижения цен для определенных групп потребителей есть возможность снижения экологических показателей топлива при адресных поставках бензина. Такими потребителями могут быть воинские части, отдельные потребители в изолированных районах, то есть там, где востребованными являются бензин и дизельное топливо низкого экологического класса (Евро-0). Очевидно, что производство такого топлива значительно дешевле, в том числе за счет существенно меньшего использования катализаторов, и возможно с минимальными техническими переделками практически на любом НПЗ. Кроме того, закупка такого топлива также позволит существенно сократить хищения ГСМ у данных потребителей. Таким образом, стоимость закупаемого топлива такого класса для определенных групп потребителей можно снизить без ущерба для бюджета, а сам потребитель найдет мультиплицирующиеся положительные эффекты от его использования.

В результате приведенных выше исследований авторы пришли к выводу, что сравнивать мировые цены на топливо необходимо, исходя из выборки стран с сопоставимыми социально-экономическими показателями. При этом период исследования должен быть продолжительным для исключения неэкономических подходов к ценообразованию.

Одновременно авторы убедились в том, что пока Правительство России проводит политику сравнительно доступных цен на топливо, несмотря на очевидно напряженную ситуацию с бюджетными доходами: цена бензина в стране хоть и растет, но все же остается относительно низкой по сравнению с другими странами мира, а сам бензин остается относительно доступным. Таким образом, текущая политика налогообложения

¹⁹ Инфографика: стоимость владения автомобилем в мире. Составлено по аналитике Prestige Perfomace Center GB. Режим доступа: <http://avtomaniya.com/site/publication-full/6180>. Дата обращения: 22.02.2019.

²⁰ В Канаде, США, Японии, Германии, Индии и Китае владельцы меняют автомобили значительно реже. По данным на первый квартал текущего года, недавно представленным аналитической компанией Experian из Чикаго, автомобиль находится в руках одного владельца в США в среднем 93 месяца, то есть около 8 лет. Дольше всего не меняют свои автомобили американцы, отдавшие предпочтение маркам Dodge и Buick — в среднем по 113 месяцев для каждого из этой пары американских брендов. Дата обращения: 12.02.2019.

²¹ Средний срок владения новым автомобилем в России составляет 4,8 года. Аналитическое агентство «Автостат». Режим доступа: <https://www.autostat.ru/infographics/26642>. Дата обращения: 12.02.2019.

Цены на бензин в России — осознанное движение вверх?

является социально справедливой и пока вполне разумной. Если Правительство увеличивало налогообложение в рассматриваемом и весьма продолжительном периоде с пониманием не только необходимости, но и возможности по сопоставлению параметров, то оснований для серьезной критики авторы не увидели. Если нет, то Россию в обозримой перспективе ждет цена выше одного доллара США за литр бензина.

Один из важнейших вопросов — является ли не только абсолютная величина стоимости бензина, а его доступность по совокупности факторов понятным феноменом с точки зрения целевой группы покупателей в России? На основании результатов, полученных в ходе исследований, можно сделать вывод, что Россия в сравнении с сопоставимыми по макроэкономическим показателям странами обеспечивает невысокую цену бензина, что сказывается и на поведении владельцев автомобилей в части быстрой замены автомобилей и приобретении мощных автомобилей. ■

Литература

1. Данные British Petroleum, 2018 г. // Официальный сайт компании Бритиш Петролеум // <https://www.bp.com>. Дата обращения: 12.02.2019.
2. Данные CIA World Factbook, США, 2019 г. // Официальный сайт Центрального разведывательного управления США <https://www.cia.gov/LIBRARY/publications/the-world-factbook/docs/whatsnew.html>. Дата обращения: 12.02.2019.
3. Данные UNCTAD, 2019 г. // Официальный сайт Конференции ООН по торговле и развитию // <https://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>. Дата обращения: 12.02.2019.
4. Данные U. S. Energy Information Administration, 2018 год. Данные World Bank, США, 2019 г. // Официальный сайт Всемирного банка // <https://www.worldbank.org>. Дата обращения: 12.02.2019.
5. Данные Международной организации труда, 2019 г. // Официальный сайт Международной организации труда // <https://www.ilo.org/moscow/lang-en/index.htm>. Дата обращения: 12.02.2019.
6. Данные Росстат, 2019 г. // Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики // <https://www.gks.ru>. Дата обращения: 12.02.2019.
7. Данные статистического агентства Nationmaster, США, 2019 г. // База данных NationMaster // <https://www.nationmaster.com/>. Дата обращения: 12.02.2019.
8. Данные статистического агентства Numbeo, США, 2019 г. // Глобальная база данных Numbeo // <https://www.numbeo.com/cost-of-living>. Дата обращения: 12.02.2019.
9. Данные статистического агентства Total-reiting, Россия, 2019 г. // Сайт Рейтинги стран и компаний Total-Rating.ru // <http://total-rating.ru/sitemap>. Дата обращения: 12.02.2019.
10. Данные статистического агентства Traiding Economics, Россия, 2019 г. // эл. ист. Дата обращения: 12.02.2019.
11. Инфографика: стоимость владения автомобилем в мире. Составлено по аналитике Prestige Performace Center GB // <http://avtomaniya.com/site/publication-full/6180>. Дата обращения: 12.02.2019.
12. Капитонов И. А. Дорог ли в России бензин? // Деловой журнал Инвест-Форсайт, апрель 2017 г. Режим доступа: <https://www.if24.ru/kapitonov-dorog-v-rossii-benzin/>
13. Средний срок владения новым автомобилем в России составляет 4,8 года. Аналитическое агентство «Автостат» // <https://www.autostat.ru/infographics/26642>. Дата обращения: 12.02.2019.
14. Стоимость владения легковым автомобилем в России. ПрайсвогтерхаусКуперс Аудит, 2017 г. // http://www.pwc.ru/en/automotive/publications/assets/costofcar_2016.pdf. Дата обращения: 12.02.2019.

Сведения об авторах

Беляев Сергей Георгиевич: доктор технических наук, профессор, директор Высшей школы тарифного регулирования РЭУ им. Г.В. Плеханова

Контактная информация

Адрес: 115054, г. Москва, Стремянный пер., д. 28/1

Тел.: +7 (495) 800-12-00, доб. 19-29

E-mail: VSHTR@rea.ru

Капитонов Иван Александрович: кандидат экономических наук, доцент, директор Центра тарифного регулирования Высшей школы тарифного регулирования РЭУ им. Г.В. Плеханова

Контактная информация

Адрес: 115054, г. Москва, Стремянный пер., д. 28/1

Тел.: +7 (495) 800-12-00, доб. 20-39

E-mail: kapitonov_ivan@mail.ru