

УДК 338.5

АНАЛИЗ ДИНАМИКИ ЦЕН НА БЕНЗИН НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ЗА ПЕРИОД 1995–2013 ГОДЫ

С.А. Шведина¹, А.С. Ганьшина²

Иркутский государственный технический университет,
664074, Россия, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 83.

Нефтяная и нефтеперерабатывающая промышленность России играет значительную роль в социально-экономическом развитии страны, является важным элементом мирового рынка нефтепродуктов. Благодаря росту международных цен, завершению формирования к концу 1990-х гг. новых организационно-экономических условий работы отрасли, массовому внедрению технологий интенсификации добычи при увеличении инвестиций в нашей стране происходило быстрое наращивание добычи нефти и потребления нефтепродуктов. Однако стабильно росли и цены на бензин, как на внутреннем, так и на внешнем рынке. Причины разнообразны и все они говорят о неустойчивом состоянии данного рынка, ситуационном подходе государственной политики к его регулированию, несогласованности действий всех его участников.

Ил. 1. Библиогр. 10 назв.

Ключевые слова: динамика цен; бензин; топливо; цены на бензин.

ANALYSIS OF PETROL PRICES DYNAMICS ON THE RUSSIAN MARKET FOR 1995–2013 PERIOD

S. Shvedina, A. Ganshina

Irkutsk State Technical University,
83 Lermontov St., Irkutsk 664074.

Oil and petroleum-refining industry in Russia plays a significant role in socio-economic development of the country and it is an important element of the global oil market. Due to the uplift in international prices, completion of formation of new organizational and economic conditions of the industry by the end 1990-s and mass introduction of stimulation technology with increasing investments there was a rapid build-up of oil production and oil consumption in our country. However, gasoline prices steadily increased both at the domestic and foreign markets. The reasons are varied and all of them indicate the unstable state of the market, public policy situational approach to its regulation and the lack of coordination of its participants.

Illustrations: 1. References: 10.

Key words: dynamics of prices; gasoline; fuel; gasoline prices.

Предпосылки для роста цен на бензин наиболее востребованных потребителями марок АИ-92 и АИ-95 появились в начале 1990-х гг., когда на фоне приватизации были созданы крупнейшие нефтяные монополии. В 1995–1998 гг. цены на бензин были стабильными с некоторыми сезонными колебаниями – осенью они понижались, весной повышались. Однако в результате кризиса 1998 г. цена бензина резко упала – примерно до уровня 1994 г. Цены стабилизировались только к концу 1999 г. на уровне около \$0,27 (чуть меньше 7 руб.) за 1 л [2]. Чтобы не допустить их роста было предложено ввести государственное регулирование цен на бензин, но эта мера не привела к стабилизации уровня цен.

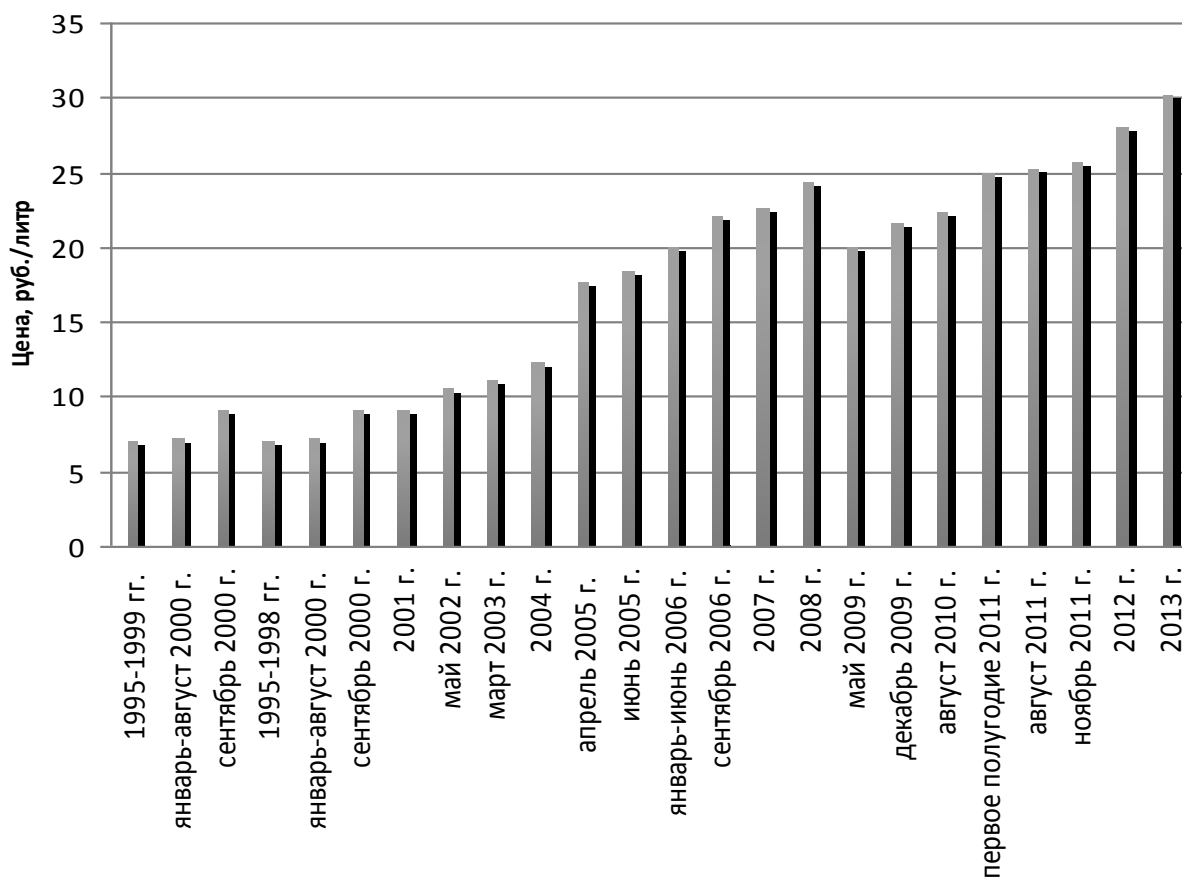
В январе-августе 2000 г. она вновь выросла на 2,1 %, а в сентябре 2000 г. – сразу на 27 % в связи с резким ростом мировых цен на нефть и отсутствием ограничений на экспорт нефти из России, которые существовали в 1999 г. [3]. В результате нефтяные компании отправляли на экспорт большие объемы нефти, а российские нефтеперерабатывающие предприятия оказались недозагружены. Однако к концу декабря 2000 г. цена бензина стабилизировалась и даже начала снижаться. Общая динамика цен на бензин в России 1995-2011 гг. представлена на рисунке (разработана авторами на основе данных источников [1, 3, 6, 8, 9, 10]).

¹ Шведина Светлана Александровна, кандидат экономических наук, доцент кафедры управления промышленными предприятиями, e-mail: c12@istu.edu

Shvedina Svetlana, Candidate of Economics, Assistant Professor of Enterprises Management Department, e-mail: c12@istu.edu

² Ганьшина Анна Сергеевна, студентка 5 курса Института экономики, управления и права, e-mail: annagan1991@istu.edu

Ganshina Anna, a fifth-year student of Economics, Management and Law Institute, e-mail: annagan1991@istu.edu



Динамика цен на бензин в России 1995–2011 гг.

В течение 2001 г. Россия поддерживала соглашение со странами-членами ОПЕК об ограничении экспорта нефти, поэтому цена на бензин практически не менялась полтора года. Но в 2002 г. Россия вышла из соглашения, и, как следствие, в мае 2002 г. цена бензина выросла сразу на 15 %. Помимо роста объема экспорта нефти, эксперты объяснили это ростом издержек нефтяных компаний на добычу нефти и ее переработку, а также ростом цен на электроэнергию. Цены держались на уровне 10,45 руб. за 1 л до декабря 2002 г. К марту 2003 г. они поднялись на 7 %, к маю 2004 г. – еще на 10 % [5]. При этом ничем не ограниченный экспорт российской нефти с начала 2004 г. вырос сразу на 24 %. Летом 2004 г. в России был зафиксирован самый резкий скачок цен на бензин за весь постсоветский период [3]. Тогда же цены поднялись и в зарубежной Европе. По словам экспертов, внутрироссийский рост был связан с тем, что экспортировать нефть было выгоднее, чем производить бензин внутри страны на существующих мощностях.

С 1 августа 2004 г. пошлина на экспорт сырой нефти была увеличена, а на экспорт нефтепродуктов – уменьшена, и нефтяные компании путем повышения цен на бензин восполняли свои потери от экспорта нефти. В итоге за 10 месяцев 2004 г. цена бензина выросла на 40 % (в 2003 г. – на 16 %) [3]. В ноябре и декабре 2004 г. правительство вновь поднимало экспортные пошлины на нефть и нефтепродукты с целью приостановить вывоз нефти и перенаправить поток внутри страны. Двойное повышение было связано с тем, что из-за сильного роста стоимости нефти в мире (с января 2004 г. – на 70 %) экспортировать ее было выгоднее даже после первого повышения. Впрочем, по мнению ряда экспертов, именно высокие доходы от экспорта нефти и нефтепродуктов позволили нефтяным компаниям остановить рост цен на бензин внутри страны и временно зафиксировать их. Эта мера оказалась недействительна. В апреле 2005 г. цены на бензин в России вновь выросли в среднем на 3 %, в июне – на 3–4 % [7].

Для остановки этого процесса были значительно увеличены экспортные пошлины с \$69 до \$179,9 за тонну. В сентябре 2005 г. «ЛУКОЙЛ», ТНК-ВР, «Роснефть», «Сибнефть», «Сургутнефтегаз»

и «Татнефть» приняли решение «заморозить» цены на бензин до конца 2005 г., чтобы не допустить их роста. Однако цены на бензин продолжали медленно расти, это происходило из-за роста мировых цен на энергоресурсы в условиях интеграции российской экономики в мировую. Для дальнейшего регулирования цен в экстремальных условиях ФАС предложила создать государственный резерв нефтепродуктов.

С 2006 г. был отменен мораторий на повышение цен на бензин. В январе-июне 2006 г. цены на бензин выросли еще на 4 %, подойдя летом 2006 г. к отметке в 20 руб. за 1 л. К концу 2006 г. в связи с понижением мировых цен на нефть и повышением экспортной пошлины до уровня в \$216,4 за тонну зафиксировано легкое снижение цен на бензин в России [8].

Но в октябре 2006 г. был принят новый Федеральный закон «О защите конкуренции», согласно которому ФАС получала право проверять цены компаний и разоблачать картельный сговор, даже если письменные документы, соглашения и прочие вещественные доказательства отсутствуют. Нефтяные компании отреагировали на это очередным повышением цен на бензин на 2,8 % за 2007 г. В итоге в январе 2008 г. начался рост цен на бензин, и к апрелю 2008 г. он достиг 6–8 %. Лишь очередное увеличение экспортной пошлины до рекордного размера в \$495,9 за тонну бензина в сентябре 2008 г. привело к незначительному снижению цен. Бензин дешевел (в целом – на 25 %) по май 2009 г., однако в мае 2009 г. был вновь зафиксирован рост оптовых цен, и к июню те выросли сразу на 50 %, а розничные – почти на 9 %. Это связано с тем, что правительство РФ и ФАС продолжали давление на нефтяные компании, а также и с тем, что ранее оптовые цены на бензин уже понижались, тогда как розничные оставались на прежнем уровне и даже росли. Кроме того, с 1 января 2009 г. были обнулены пошлины на ввоз оборудования для модернизации нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ). К декабрю 2009 г. цена на бензин выросла на 7,9 % по сравнению с декабрем 2008 г. К августу 2010 г. по сравнению с январем 2010 г. – на 3,3 % [8].

За 2010 г. но бензин подорожал в среднем на 6,5 %, это меньше инфляции (8,8 %). Действительно, уже за первые две недели 2011 г. АИ-92 вырос в цене на 0,8 %, АИ-95 на 0,7 %. Кризис продолжался до лета, рост розничных цен на бензин в первом полугодии 2011 г. составил 11,6 %, за 8 месяцев года – 13,2 %, за 10 месяцев – 14,6 % [8].

С 1 октября 2011 г. правительство ввело схему «60-66»: коэффициент в формуле экспортной пошлины на нефть был снижен с 65 % до 60 %, а экспортная ставка на все нефтепродукты была унифицирована на уровне 66 % от нефтяной пошлины, кроме бензина (90 %). Это сделало невыгодными для экспорта бензин и особенно мазут и подтолкнуло нефтяников к модернизации НПЗ, ОАО «Башнефть» получила налоговые льготы. АИ-95 перешагнул 30-рублевый порог в ноябре 2011 г. Дефицит всех видов топлива возник в Приморье. Трудности с АИ-92 были в Кузбассе. Несмотря на то, что нефтяники заявили об отсутствии предпосылок дальнейшего роста розничных цен на топливо, Правительство в декабре 2011 г. потребовало от вертикально-интегрированных компаний нефтяной отрасли (ВИНК) удерживать цены. Очередное административное вмешательство привело к 20 – 30% росту цен на топливо в марте 2012 г. [10].

По данным, Росстата, потребительские цены на автомобильный бензин в среднем по России за 2013 г. выросли всего на 5,7%, а в 46 субъектах РФ даже было отмечено их незначительное снижение. Таким образом, рост цен на бензин в 2013 г. оказался ниже уровня инфляции, которая достигла 6,5% [10].

Основной причиной постоянного повышения цен на бензин с позиции ФАС является картельный сговор нефтяных компаний. Например, в 2005 г. ФАС обнаружила десять таких случаев. В бюджет было возвращено порядка 100 млн руб., в суды отправились иски еще на 150 млн руб. Второй немаловажной причиной роста цен, по мнению ФАС, является региональный монополизм ВИНК в реализации нефтепродуктов, которые к 2010 г. контролировали более 30 % бензинового рынка России (по другим данным – до 80 % рынка). Позднее ФАС предложила не треть, а 50 % рынка [9].

С точки зрения нефтеперерабатывающих компаний, причина роста цен на бензин – постоянный рост спроса на топливо наряду с отсутствием достаточного количества мощностей для производства бензина высокого качества, а также – изменяющаяся налоговая политика государства.

Причинами весеннего бензинового кризиса 2011 г. стало усиление административного давления государства на отрасль. Правительство в феврале 2011 г. потребовало снизить цены, направить 15 % произведенной продукции на биржу (ВИНК отправили на биржу те 15 %, которые до того продавали независимым операторам по прямым договорам), увеличить льготные квоты аграриям [9].

Но главная причина роста цен не распределение, а производство. Объем переработки сократился с января 2011 г. Недостатка сырья не было. Но средняя маржа переработки в январе 2011 г. снизилась по сравнению с ноябрем-декабрем 2010 г. более чем в два раза. Интересы в производстве бензина у нефтяников не стало, и они наращивали выработку наименее затратного в производстве мазута, который к тому же охотно покупали за рубежом. Невыгодным стало уже не только производ-

ство для внутреннего рынка, но и экспорт. Все это вело к замедлению модернизации НПЗ и стремлению и дальше наращивать производство мазута, а не бензина.

Эксперты же выделяют еще и другие причины роста цен на топливо:

- рост мировых цен на нефть;
- снижение экспортных пошлин на нефтепродукты;
- высокие налоги, которые составляют, по разным оценкам, от 44 % до 60 % от стоимости бензина;
- высокие темпы роста автопарка;
- недостаточное количество современных НПЗ и большие расходы на модернизацию построенных в советское время;
- неравномерность распределения нефтеперерабатывающих заводов по территории России, приводящая к росту транспортных издержек при перевозке бензина.

И все названные выше причины актуальны и значимы.

Проведя анализ динамики цен на бензин в период с 1995 по 2013 гг. можно прийти к следующему выводу, что общая тенденция развития Российского рынка и в дальнейшем позволяет прогнозировать повышение цен на бензин.

Библиографический список

1. Нефтяной комплекс. Переработка. Минэнерго, официальный сайт.
2. Оганесян Т. Бензин еще подорожает. «Эксперт». № 10 (223). 13.03.2000.
3. Бензиновый кризис позади. «Эксперт». № 49 (261). 25.12.2000.
4. Заветный коридор. «Эксперт». № 11 (365). 24.03.2003.
5. Арсюхин Е., Васильченко Е. Лето запахло бензином. «Российская газета». № 3505. 18.06.2004. <http://www.rg.ru>.
6. Евпланов А. Бензин дешеветь не будет. «Российская бизнес-газета». № 471. 10.08.2004. <http://www.rg.ru>.
7. Фроловская Т. Искусственное сдерживание цен на бензин кончится плачевно. Александр Сакович. «РБК daily». 13 июля 2006.
8. Дорошенко В., Моргунов Е. [www.cemi.rssi.ru/mei/articles/morgu-co10-1.pdf Оценка состояния конкурентоспособности продукции российских ВИНК на отечественном рынке] (pdf). Центральный экономико-математический институт РАН, 2010.
9. Ягова О. Литр бензина потяжелел. «Коммерсантъ» № 5/П (4546), 17.01.2011 г.
10. Рост цен на бензин в РФ за 2013. – РИА Новости, 30.01.2014 г. - <http://ria.ru>.