

УДК 33

DOI 10.24411/2409-3203-2018-11635

ЦЕНА НА БЕНЗИН В РОССИИ

Паршуков Денис Викторович

к.э.н., преподаватель кафедры экономики и управления АПК
ФГБОУ ВО Красноярский ГАУ Ачинский филиал
Россия, г. Ачинск

Куранов Егор Сергеевич

магистрант 3 курса кафедры экономики и управления АПК
ФГБОУ ВО Красноярский ГАУ Ачинский филиал
Россия, г. Ачинск

Аннотация: До сих пор процесс ценообразования топлива остается крайне непрозрачным, цена растёт независимо от изменений рынка нефти.

Ключевые слова: Ценообразование, акцизы на бензин, рост цен ГСМ.

COST ON FUEL IN RUSSIA

Kuranov Egor Sergeyevich

Undergraduate 3 course of the Department of Economics and Management of AIC
Achinsk branch of the Krasnoyarsk State Agrarian University
Russia, the city of Achinsk

Parshukov Denis Viktorovich

Ph. D., associate professor Department of Economics and Management of AIC
Achinsk branch of the Krasnoyarsk State Agrarian University
Russia, the city of Achinsk

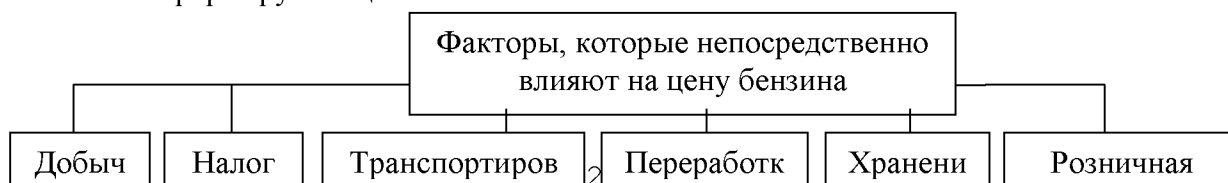
Summary: Still process of pricing of fuel remains extremely opaque, the price grows irrespective of oil market changes.

Keywords: Pricing, excises on gasoline, increase in prices of fuel.

В середине ноября 2017 года Государственная Дума подписала все документы, чтобы поднять акцизы в 2018 году. Напомню, что акциз – это федеральный косвенный налог, который устанавливается преимущественно на предметы массового потребления внутри страны. По замыслу правительства, рост акциза предоставит дополнительный доход в федеральный бюджет, который составит 89,4 млрд руб. за 2018 год.

Акциз на бензин класса «Евро-5» теперь составляет 10135 рублей за тонну, а на бензин классом ниже вырастет до 13150 рублей за тонну, так, среднем уровень цен по стране вырастит на 2 рубля. В свою очередь на дизельное топливо возрастет приблизительно на 1 рубль в расчете на 1 литр топлива, что в общем составит 5294 рубля за тонну.

Как же формируется цена на бензин в России?



Так, например, цена литра бензина в России складывается так: 26% - прочие налоги, 20% - акцизы, 18% - переработка и доставка, 13% - доход нефтяной компании, 9% - доходы АЗС, 8% - налог на добычу полезных ископаемых, 6% - себестоимость добычи самой нефти.

Примечательно, что нефтяные компании-производители помимо налога на добычу полезных ископаемых, платят экспортные пошлины, налоги на имущество, налог на прибыль. Так, в наступившем году в результате так называемого налогового маневра, добыча полезных ископаемых станет дороже, и цены на бензин увеличатся минимум процентов на 15. Продолжается трехлетний цикл сокращения экспортных пошлин с 60% до 55% — но с одновременным увеличением размера НДС. В 2014 году ставка этого налога выросла с 470 рублей за тонну нефти до 493 рублей, в 2016 году — до 530 рублей, в 2017-м вырос до 559 рублей. То есть за три года рост составит 19%. Что окажет мощное влияние на внутренние цены на бензин даже в условиях падения мировых цен на нефть.

С другой стороны, нефтяникам важно компенсировать именно на внутреннем рынке свои потери от падения цен на нефть и нефтепродукты на внешнем.

Нефтеперерабатывающие компании часть добытого сырья отправляют на экспорт. Но у них есть квоты на поставки на внутренний рынок.

Выбирая эти квоты, нефтяные компании продают бензин либо через свои фирменные заправки, либо через частные АЗС. Однако при этом весь процесс ценообразования остается крайне непрозрачным: проще говоря, НК не раскрывают, как именно формируется конечная цена, пока продукт проходит через длинную цепочку посредников, каждый из которых накручивает свою маржу (от 20 до 30%). И несмотря на все усилия ФАС, государство закрывает на это глаза, поскольку бюджету дорогой бензин, как было отмечено выше, выгоден. Российская реальность такова - региональные рынки нефтепродуктов крайне монополизированы вертикально-интегрированными нефтяными компаниями.

В их руках все — от НПЗ до оптовых нефтебаз и большей части АЗС. Эти региональные монополии и формируют в регионах базовый уровень потребительских цен (которые могут существенно отличаться от региона к региону). К этому можно добавить еще и исторически неэффективное расположение крупных НПЗ, что влечет за собой высокие транспортные издержки, а также низкий технологический уровень российских НПЗ в целом.

Таким образом, несмотря на все большие налоговые обременения, цены на бензин в России могли бы быть существенно ниже. Сравнивая с теми же США: там на рынке активно работают десятки конкурирующих между собой нефтяных компаний, у нас их можно пересчитать на пальцах одной руки. У нас компании, добывающие и перерабатывающие нефть, являются одновременно ее же и продавцами. И выступая в одном лице, они, когда цены на нефть падают, и они теряют на продаже сырья как добытчики, уже в ипостаси продавцов добивают упущенную прибыль, повышая цены на конечный продукт на АЗС.

При том что ценообразование в российском нефтяном секторе — тайна о двух замках, кто сколько именно накручивает в длинной цепочке посредников — неизвестно, можно смело утверждать, что только лишь в силу крайней монополизации и непрозрачности рынка цена на бензин в России искусственно завышена минимум на 30%. Из такой маржи можно выплачивать любые штрафы антимонопольной службе.

Важно отметить, что стоит помнить, что «льготы» в виде снижения акцизов были введены в качестве экстренного «тормоза» для роста розничных цен, но только на полгода, до конца 2018-го. Окончательного решения, по сообщениям издания «Коммерсант», в Минфине еще не приняли, но предварительный план предполагает дальнейший рост

акцизов – причем не относительно нынешней «льготной» ставки, а относительно той, что была до снижения.

При этом сценарии в 2019 году акциз на бензин составит 12,3 тысячи рублей за тонну, а на дизельное топливо – 8,5 тысяч, и учитывая, что акцизы фактически напрямую включены в стоимость бензина, простое сравнение этих показателей с нынешними, составляющими 8,2 и 5,3 тысячи соответственно, не сулит ничего кроме очередного повышения отпускной цены на АЗС, причем сразу на пару-тройку рублей.

В правительстве, впрочем, считают иначе, планируя принудить нефтяников сохранить цены практически неизменными и грозя повышением экспортных пошлин до 90% в случае неповиновения. Да, тех самых пошлин, которые к 2024 году уже решено обнулить.

Таким образом, в условиях подобных «качелей», когда свои доходы должны будут урезать либо нефтяные компании, либо государство, задача «консервации» розничных цен на моторное топливо видится практически нерешаемой.

Список литературы:

1. Глава министерства регионального развития России о ценовой ситуации на рынке ГСМ // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. – № 9. – 6 с.
2. Юрий Барсуков: Ценообразование на рынке топлива // Вести экономика.—2018. [электронный ресурс] — Режим доступа. - URL: <http://www.vestifinance.ru/articles/53902> (дата обращения 02.03.2015).

