Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования

Санкт-Петербургский государственный университет

Институт «Высшая школа менеджмента»

**ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ЦЕН НА РОЗНИЧНОМ РЫНКЕ БЕНЗИНА В РОССИИ**

Выпускная квалификационная работа студентки 4 курса бакалаврской программы  
«Государственное и муниципальное управление»

**ХЛИБЫК Алины Алексеевны**

*(подпись)*

Научный руководитель:   
к.э.н., старший преподаватель  
СОКОЛОВА Екатерина Владимировна

*(подпись)*

Санкт-Петербург

2016

Заявление

о самостоятельном выполнении выпускной квалификационной работы

Я, Хлибык Алина Алексеевна, студентка 4 курса направления 081100 «Государственное и муниципальное управление», заявляю, что в моей выпускной квалификационной работе на тему «Особенности формирования цен на розничном рынке бензина в России», представленной в службу обеспечения программ бакалавриата для последующей передачи в государственную аттестационную комиссию для публичной защиты, не содержится элементов плагиата. Все прямые заимствования из печатных и электронных источников, а также из защищённых ранее курсовых и выпускных квалификационных работ, кандидатских и докторских диссертаций имеют соответствующие ссылки.

Мне известно содержание п. 9.7.1 Правил обучения по основным образовательным программам высшего и среднего профессионального образования в СПбГУ о том, что «ВКР выполняется индивидуально каждым студентом под руководством назначенного ему научного руководителя», и п. 51 Устава федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный университет» о том, что «студент подлежит отчислению из Санкт-Петербургского университета за представление курсовой или выпускной квалификационной работы, выполненной другим лицом (лицами)».

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (Подпись студента)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (Дата)

Оглавление

[Глава 1. Особенности формирования цен на бензин 7](#_Toc451888026)

[1.1. Понятие и виды ценообразующих факторов 7](#_Toc451888027)

[1.2. Ценообразование на рынке бензина 8](#_Toc451888028)

[1.2.1. Процесс производства бензина 9](#_Toc451888029)

[1.2.2. Краткая история ценообразования на мировом рынке нефтепродуктов 10](#_Toc451888030)

[1.2.3. Виды цен на бензин и особенности их формирования 12](#_Toc451888031)

[1.2.4. Факторы, влияющие на формирование цен на бензин 16](#_Toc451888032)

[1.3. Государственное регулирование ценообразования на рынке бензина 25](#_Toc451888033)

[Глава 2. Формирование цен на бензин в РФ 35](#_Toc451888034)

[2.1. Характеристика рынка бензина в РФ 35](#_Toc451888035)

[2.1.1. Виды автомобильного бензина в РФ 36](#_Toc451888036)

[2.1.2. Механизм функционирования рынка автомобильного бензина в РФ 36](#_Toc451888037)

[2.2. Особенности ценообразования на рынке бензина в РФ 40](#_Toc451888038)

[2.2.1. Структура отраслевого рынка автомобильного бензина в РФ 40](#_Toc451888039)

[2.2.2. Сезонный характер рынка бензина в РФ 43](#_Toc451888040)

[2.2.3. Взаимосвязь цен на бензин в РФ, цен на нефть и курса рубля 47](#_Toc451888041)

[2.2.4. Структура розничной цены на бензин в РФ 52](#_Toc451888042)

[2.3. Государственное регулирование рынка бензина в РФ 62](#_Toc451888043)

[2.3.1. Реализуемые направления государственного регулирования в РФ 62](#_Toc451888044)

[2.3.2. Возможные направления государственного регулирования в РФ 65](#_Toc451888045)

[Заключение 69](#_Toc451888046)

[Список литературы 73](#_Toc451888047)

**Введение**

Ценообразование бензина является актуальной темой для российского рынка моторных топлив в последние годы. Бензин представляет собой важный для экономики вид топлива, увеличение цены на него приводит к повышению цен на промышленные товары, усилению инфляции и понижению прибыльности энергоёмких производств. Затраты на бензин представляют неотъемлемую часть издержек практически любой отрасли экономики, а ценовой аспект оказывает существенное влияние на общую конъюнктуру потребительского рынка страны. Более того, приобретение бензина составляет значительную долю располагаемого дохода для личного потребления, поэтому существенное изменение цен на данный вид топлива сказывается непосредственно на благосостоянии потребителей и может вызвать социальную напряженность, особенно в условиях падения реальных доходов населения.[[1]](#footnote-1)

Цены на автомобильный бензин и котировки нефти в мире жестко связаны: за их изменением следует и изменение цен на бензин.[[2]](#footnote-2) Сложившаяся в 2014 году ситуация на мировом нефтяном рынке привела к резкому снижению цен на нефть: так, в период с 1 июня 2014 по 1 марта 2016 падение стоимости барреля нефти марки Brent составило 64 % (с $112,36 до $40,44).[[3]](#footnote-3) Вслед за нефтяными ценами во многих странах стали снижаться и цены на бензин: за год цена на бензин аналога А-95 упала в Норвегии – на 6,8%, Нидерландах – 12,7%, в среднем по Европе – на 10%. В США же падение составило целых 30%.[[4]](#footnote-4) Резкое падение мировых нефтяных цен не привело к снижению стоимости топлива в России. Наоборот, с июня 2014 средняя цена на бензин поднялась на 11%.[[5]](#footnote-5) То есть в России, одной из главных стран-экспортеров нефти, при падении мировых цен на нефть, бензин, тем не менее, дорожает.

Соответственно, проблема заключается в том, что при снижении стоимости сырья для производства топлива и падении цен на бензин в других странах, в России автомобильный бензин дорожает, что свидетельствует о наличии непрозрачных принципов формирования цены на бензин на российском рынке. Корректировка особенностей функционирования рынка бензина может быть осуществлена с помощью применения соответствующих способов государственного регулирования. Для выяснения причин указанного явления, необходимо проанализировать рынок бензина в России, в частности, определить, какие факторы влияют на формирование цены, какие особенности ценообразования существуют на российском рынке, и какое воздействие оказывает государственная политика в отрасли нефтепродуктов на установление цены на бензин.

Таким образом, целью данной работы является определение возможных направлений государственного регулирования на розничном рынке бензина в России. Для достижения поставленной цели для начала нужно определить особенности формирования цены на бензин на российском розничном рынке, выделить основные факторы, влияющие на ценообразование. Соответственно, в работе необходимо решить следующие задачи:

* рассмотреть теоретическую основу формирования цены на бензин;
* определить способы государственного регулирования цены на бензин;
* рассмотреть характеристику рынка бензина в РФ;
* проанализировать структуру рынка бензина в РФ;
* выделить особенности, влияющие на формирование цен на бензин в РФ;
* определить реализуемые и возможные направления государственного вмешательства в формирование цены на бензин на российском розничном рынке.

Объектом исследования выступает розничный рынок автомобильного бензина в РФ, а в качестве предмета рассматриваются факторы, влияющие на формирование цены на бензин. Формат работы имеет исследовательский характер. Основными методами, используемыми для решения поставленных задач, являются анализ информационных источников и синтез материалов, классификация выделенных факторов, сравнительный анализ, анализ статистических данных, в частности, построение динамик показателей конъюнктуры рынка, выделение сезонной компоненты, корреляционный анализ; также в работе проведен анализ нормативно-правовых актов, и проинтерпретированы полученные результаты.

В качестве источников информации использовались труды ведущих зарубежных авторов и отчеты международных организаций по проблеме влияния различных факторов на ценообразование бензина, академические статьи в ведущих международных и российских журналах, специализированные интернет-ресурсы, посвященные тематике нефтепереработки, а также иные информационно-аналитические издания. В качестве статистических данных были взяты официальные материалы Министерства энергетики РФ, Федеральной антимонопольной службы РФ, а также сайты финансовых аналитических агентств. Также в работе использовались нормативно-правовые акты, посвященные регулированию рынка нефтепродуктов в России.

Научная новизна исследования заключается в многоаспектном рассмотрении вопроса формировании цены на бензин. В предшествующих работах анализируется в основном по одному фактору, влияющему на ценообразование бензина. В данной работе синтезированы основные ценообразующие факторы на рынке топлива и систематизированы в соответствии с рассмотренной классификацией. Более того, проведен многоаспектный анализ рынка непосредственно в РФ, выведен и описан механизм функционирования рынка бензина в России, который не представлен в доступных аналитических и информационных материалах.

Структура работы представляет собой две главы. Первая глава посвящена теоретическому аспекту формирования цены на бензин: рассматриваются понятия и виды ценообразующих факторов, существующие особенности ценообразования на рынке бензина, для лучшего понимания работы рынка анализируются виды цен на бензин и процесс реализации данного вида топлива, а также существующие подходы в мировой практике к государственному регулированию и способы влияния на ценообразование. Во второй главе исследуется непосредственно рынок бензина в России: выводится специфический механизм работы рынка, анализируется структура рынка нефтепереработки, выделяются особенности ценообразования, структуры цены на бензин. В результате на основе рассмотрения реализуемой государственная политики в отрасли нефтепереработки и особенностей формирования цены на российском рынке выделяются возможные направления государственного регулирования на рынке бензина для повышения прозрачности ценообразования бензина и предотвращения необоснованного повышения цен.

# ***Глава 1. Особенности формирования цен на бензин***

Автомобильный бензин – вид моторного топлива, которое получается в ходе переработки нефти и используется в качестве топлива в двигателях внутреннего сгорания. К моторным топливам относят некоторые виды бензинов, дизельного топлива, керосин и некоторые другие. В зависимости от назначения бензин делится на автомобильный, авиационный, а также отдельно выделяется бензин для гоночных автомобилей.[[6]](#footnote-6) Самым распространенным видом моторного топлива является автомобильный бензин, он имеет большее значение для личного потребления домохозяйств и различных отраслей экономики.

Автомобильный бензин является продуктом нефтепереработки, поэтому для рынка данного вида топлива характерны как некоторые особенности рынка нефтепродуктов, так и специфические для моторного топлива отличительные черты.

В данной главе рассматриваются теоретические аспекты формирования цен на бензин: определяется понятие и классификации ценообразующих факторов на рынке автомобильного бензина, виды и механизмы формирования цен на бензин, а также методы государственного регулирования рассматриваемого рынка.

## **Понятие и виды ценообразующих факторов**

Для изучения факторов, формирующих цену на розничном рынке автомобильного бензина, необходимо определить суть понятия ценообразующих факторов.

Под термином «ценообразующие факторы» понимаются условия, в которых формируются структура и уровень цены.[[7]](#footnote-7) В зависимости от происхождения данных условий выделяются разные типы ценообразующих факторов и существует несколько классификаций, которые применимы в том числе и к рынку автомобильного бензина.

По характеру воздействия на формирование цены выделяются следующие группы:

* *конъюнктурные* (связаны с изменениями рынка);
* *базовые* или неконъюнктурные (внутрипроизводственные);
* *регулирующие* (государственная политика).[[8]](#footnote-8)

Конъюнктурные факторы связаны с изменчивостью рынка, зависят от рыночных тенденций, политических условий, влияния общественных предпочтений, поведения потребителей и т.д.

Базовые факторы характеризуют стабильность ценовых показателей. На товарных рынках неконъюнктурными факторами считаются внутрипроизводственные, затратные, стоимостные, так как изменение цен под влиянием только этих факторов сонаправлено с изменением затрат.

Степень проявления регулирующих факторов зависит от интенсивности вмешательства государства в экономику. Ценовые ограничения со стороны государства могут носить рекомендательный или директивный характер.

В зависимости от длительности влияния факторы классифицируют как *долгосрочные*; *краткосрочные*; *мгновенные*. [[9]](#footnote-9)

По происхождению факторы, влияющие на ценообразование, можно разделить на:[[10]](#footnote-10)

* *объективные* (например, закон спроса и предложения);
* *субъективные* (например, государственная политика).

Как на субъективные, так и на некоторые объективные ценообразующие факторы можно оказывать влияние, причем государственная политика, с одной стороны, выступает фактором, влияющим на ценообразование, с другой – способна оказывать регулирующее воздействие на другие факторы.

Рассмотренные классификации помогают определить виды ценообразующих факторов и охарактеризовать способы их влияния на формирование цены.

## **Ценообразование на рынке бензина**

Ценообразование моторного топлива – динамичный процесс, который имеет разные стадии и подвержен влиянию различных факторов. В данном параграфе будет рассмотрен процесс производства бензина для выявления особенностей создания ценности топлива, приведены виды цен на бензин и основные способы их формирования, а также описаны различные факторы, влияющие на уровень цен.

## **Процесс производства бензина**

Для определения процесса ценообразования бензина и формирования добавочной стоимости на данный вид моторного топлива, необходимо понять, через какие стадии проходит бензин прежде чем попадает к потребителям. Ниже представлен процесс производства и транспортировки бензина (рис.1).[[11]](#footnote-11)

Потребители

Транспортировка бензина

Добыча сырой нефти

Транспортировка сырой нефти

Нефтеперерабатыва-ющие заводы (НПЗ)

Оптовое распределение

Транспортировка бензина

Автозаправочные станции (розница)

Рисунок 1 Этапы производства и транспортировки бензина

Бензин достигает потребителей, проходя через сложную систему, которая начинается с добычи сырой нефти. Бензин является продуктом нефтепереработки, которая осуществляется на нефтеперерабатывающих заводах (НПЗ). Нефть на НПЗ доставляется в основном трубопроводным способом – посредством нефтепроводов. В период между добычей и переработкой нефтепродукты хранятся в резервуарах-нефтехранилищах.

Непосредственно на НПЗ переработка нефти представляет собой последовательность следующих операций: подготовка сырья (очистка и обезвоживание нефти), первичная перегонка нефти (разделение ее на фракции), вторичная перегонка (переработка полученных фракций и выработка компонентов товарных нефтепродуктов) и товарное производство (смешение компонентов с вовлечением различных присадок для получения товарных нефтепродуктов с заданными показателями качества).[[12]](#footnote-12) Когда нефть проходит первичную перегонку, одна ее часть специально перерабатывается в бензин для экспорта, другая распределяется дальше. В результате, на выходе получаются различные виды топлив (керосин, дизельное топливо, бензин) и сырье для последующей химической переработки.[[13]](#footnote-13) Отличительной особенностью нефтепереработки является одновременное производство нефтеперерабатывающим заводом корзины нефтепродуктов, то есть произвести бензин без мазута или дизельного топлива невозможно.

Далее бензин транспортируется либо посредством трубопроводов, либо железнодорожного транспорта в терминалы хранения для оптового распределения. Непосредственно оттуда он перевозится в цистернах на розничные станции, где покупатели и приобретают бензин.[[14]](#footnote-14)

На каждом из описанных этапов цепочки происходит последовательное добавление стоимости: затраты на хранение, переработку и транспортировку включаются в цену автомобильного бензина, поэтому расположение НПЗ и его мощности являются одними из факторов формирования цены.

В описанном процессе можно выделить основные стадии реализации бензина: оптовую и розничную. Оптовая реализация заключается в перепродаже бензина посредникам, а также продаже крупных объемов бензина предприятиям, на розничном этапе происходит продажа бензина непосредственно частным потребителям. Розничная цена имеет важное значение для домохозяйств, так как является конечной стоимостью автомобильного бензина для потребителей. Однако последовательность этапов производства и реализации бензина обуславливает зависимость розничных цен от оптовых, поэтому рассматривая ценообразующие факторы на розничном рынке автомобильного бензина необходимо учитывать также особенности оптового рынка данного вида топлива.

Далее в параграфе будет рассмотрена краткая история ценообразования на мировом рынке нефтепродуктов, существующие виды цен на бензин, особенности их формирования и факторы, оказывающее наибольшее влияние на ценообразование на рынке бензина.

## **Краткая история ценообразования на мировом рынке нефтепродуктов**

В процессе развития мирового рынка нефти и нефтепродуктов на отдельных этапах существовали разные виды ценообразования. С 1930-х по 1950-е цена на нефтепродукты формировалась по принципу «кост-плюс», то есть исключительно путем учета издержек. В 1960-е гг. ценообразование на рынке нефтепродуктов стало осуществляться по схеме «нэтбэк от стоимости замещения». Цена устанавливалась ближневосточными нефтяными компаниями исходя из стоимости угля (в то время повсеместно использовавшегося в Европе) с целью проникновения на рынок и вытеснения европейских производителей. Цена на мазут была привязана (с дисконтом) к цене на европейский уголь, а цены на остальные нефтепродукты устанавливались по монопольному принципу, чтобы компенсировать потери от дисконта. К концу 1980-х гг. рынок нефти стал трансформироваться из физического в финансовый – сформировалась мировая система биржевой торговли нефтью и нефтепродуктами, появились новые инструменты купли-продажи – контрактные. Традиционные договоры на поставку нефти (до 100 лет) начали вытесняться срочными (от 2 до 30 лет) и спотовыми (на несколько месяцев) контрактами, а потом и фьючерсами-опционами на биржевом рынке.[[15]](#footnote-15)

В настоящее время ценообразование на все виды контрактных сделок на мировом нефтяном рынке привязано к биржевому ценообразованию. Распространенными операциями являются хеджирование (страхование от ценовых рисков) и спекуляции (торговля нефтяными контрактами и их производными). Особенно важно хеджирование для участников рынка физической нефти и, в частности, нефтепродуктов. Хеджерами обычно выступают нефтедобывающие компании, нефтеперерабатывающие заводы, трейдеры, потребители нефтепродуктов. Они используют деривативы[[16]](#footnote-16), чтобы снизить риск потенциальных колебаний цен на нефтепродукты (например, авиакомпании, морские перевозчики, компании ТЭК).[[17]](#footnote-17)

Аналогично развивались методы установления цен на нефтепродукты на внутренних рынках: от затратных до договорных и биржевых. Однако национальные рынки имеют свои особенности: в некоторых странах не развит биржевой способ ценообразования, отдельные государства используют регулирование для установления цен на нефтепродукты.

Таким образом, на рынках нефтепродуктов, в том числе автомобильного бензина, существуют следующие основные *методы ценообразования*: [[18]](#footnote-18)

* Рыночный – подразумевает систему свободного ценообразования, ориентированного на спрос и предложение;
* Затратный – учитывает совокупность издержек производства;
* Договорно-контрактный – применяется, в основном, при оптовых продажах и во внешнеэкономической деятельности;
* Административный – подразумевает государственную политику в области регулирования цен и тарифов.

В настоящее время перечисленные методы используются в зависимости от стадии торговли, типа рынка (внутренний/внешний), а также принятого в конкретной стране способа формирования цены.

## **Виды цен на бензин и особенности их формирования**

На рынке автомобильного бензина, цены в зависимости от стадии обращения товара имеют следующие виды:[[19]](#footnote-19)

* *оптовые цены*: оптовые цены нефтеперерабатывающих заводов (отпускные цены) – трансфертные цены[[20]](#footnote-20), оптовые цены нефтеперерабатывающей промышленности (цены биржевых сделок);
* *розничные цены*;
* *цены внешнеторгового оборота* (экспортные и импортные) – применяются при экспорте и импорте нефтепродуктов, формируются на основе мировых товарных рынков.

Способы формирования цены на нефтепродукты при поставках на экспорт и для внутреннего рынка могут быть либо фиксированные, либо с использованием котировок. Так, на российском внутреннем рынке бензина в основном используется фиксированное ценообразование: цена нефтепродуктов заранее устанавливается в договоре. В последние годы благодаря появлению российской биржевых торгов сформировалась тенденция использования ценообразования по котировкам.[[21]](#footnote-21)

1. *Оптовые цены на бензин*

Нефтеперерабатывающие компании осуществляют оптовую продажу бензина путем реализации через биржи, сбытовые компании, а также заключения прямых договоров с покупателями на оптовую поставку бензина. Если же нефтяная компания является интегрированной, она также реализует произведенный бензин через внутрифирменные структуры по оптовым ценам.

Оптовые цены устанавливаются также договорно-контрактным методом ценообразования при осуществлении биржевых торгов. Условия поставки бензина и цена определяются в соответствии с биржевыми правилами. В некоторых странах установлено минимальное значение продаваемых на бирже нефтепродуктов, произведенных и реализуемых хозяйствующим субъектом, которое занимает доминирующее положение на оптовом товарном рынке. Например, в России доля продажи автомобильного бензина на бирже от производства и от поставок на внутренний рынок должна составлять 10%.[[22]](#footnote-22)

Внебиржевая реализация бензина путем заключения договоров со сбытовыми компаниями и прямыми покупателями осуществляется исходя объема производства, регулярности отгрузок бензина с нефтеперерабатывающих заводов, логистических особенностей поставок. Цена, которая указывается в договоре, распространяется на весь объем покупки, но различается в зависимости от марки, класса бензина. Причем при установлении цен часто учитываются такие показатели, как биржевые индексы, индексы внебиржевого внутреннего рынка, экспортный паритет.[[23]](#footnote-23)

В странах-экспортерах нефти ценообразование нефтепродуктов часто происходит по схеме «экспортного нетбэка». Индексы цен на нефтепродукты сопоставимых зарубежных рынков, в частности на бензин, рассчитываются в соответствии с котировками в центрах международной торговли (для России – это Северо-Западная Европа, Средиземноморье, Азиатско-Тихоокеанский регион). Индексы оптовых цен определяются по разным нефтеперерабатывающим заводам, которые экспортируют (или могут осуществлять экспорт) в конкретные центры международной торговли. Индексы рассчитываются следующим образом: из котировки бензина соответствующей марки в центре международной торговли вычитаются все транспортные и логистические затраты (включая таможенные пошлины) и прибавляются налоги (ставка акциза, ставка НДС), учитывая курс валют.[[24]](#footnote-24)

Оптовые цены учитываются при установлении розничных: игроки розничного рынка приобретают бензин у оптовых компаний, поэтому изменение оптовых цен отражается на конечной стоимости топлива для потребителей (Hosken D. S., et al, 2008).[[25]](#footnote-25)

1. *Розничные цены на бензин*

Розничная цена на рынке нефтепродуктов подразумевает под собой следующие составляющие.[[26]](#footnote-26)

* Оптовая цена (или цена производства) – сумма себестоимости продукта и прибыли производителя;
* Отпускная цена промышленности – оптовая цена, НДС по ставке действующего законодательства, и акциз (для подакцизных товаров);
* Снабженческо-сбытовые надбавки (добавляются для возмещения затрат и получения прибыли, если сбыт продукции реализует не изготовитель, а непосредственно предприятия оптовой торговли);
* Торговые надбавки (для возмещения затрат и получение прибыли розничных предприятий).

Таким образом, структуру розничной цены на бензин можно представить в виде следующей формулы. [[27]](#footnote-27)

Розничная цена = ((Себестоимость + Прибыль предприятия + Налог на добавленную стоимость + Акциз) + Оптовые надбавки) + Торговые надбавки

Себестоимость производства бензина, прибыль нефтеперерабатывающей компании, налог на добавленную стоимость и акциз составляют цену производителя. Так как процесс реализации бензина характеризуется наличием нескольких посредников, то при перепродаже бензина очередному игроку рынка к цене прибавляются определенные надбавки. Цена оптового предприятия получается путем прибавления к перечисленным составляющим оптовых надбавок. Розничные автозаправочные станции для установления розничной цены к оптовым ценам добавляют торговые надбавки и налог с продаж.

Таким образом, структура розничной цены показывает, что ее значение будет зависеть от цены на бензин, установленной игроком рынка нефтепереработки на каждом этапе, предшествующем розничным продажам. Поэтому при определении факторов, формирующих цену на розничном рынке бензина, необходимо учитывать цены оптового уровня и особенности ценообразования нефтеперерабатывающих предприятий.

1. *Внешнеторговые цены на бензин*

Внешнеторговые цены на бензин могут быть импортными и экспортными, отличаются они на величину расходов по доставке товаров и таможенных сборов.

Мировые цены основываются на международных издержках производства. На установление мировых цен преимущественно влияют страны – главные поставщики продуктов на мировой рынок, определяя предложение сырья на рынке.

Нефть и продукты ее переработки относятся к энергетическому сырью и мировые цены на них устанавливаются на крупнейших мировых товарно-сырьевых биржах. Крупнейшие – Нью-Йоркская товарная биржа (NYMEX) и Лондонская межконтинентальная биржа (ICE Futures Europe) (более 50% заключенных контрактов на углеводородное сырье). Также важную роль играют локальные организаторы торгов, такие как Сингапурская товарная биржа (SGX) и Иранская нефтяная биржа (IOB).[[28]](#footnote-28)

Особенности формирования мировых цен на сырье включают: соотношение спроса и предложения на соответствующих мировых рынках, сочетание цен основных производителей и экспортеров и биржевых котировок, совокупность основных производителей-экспортеров. Также важную роль играют страны, являющиеся основными экспортерами или импортерами нефти и нефтепродуктов, так как они используют регулирующую политику субсидирования, квотирования, лицензирования импорта и экспорта.[[29]](#footnote-29)

Мировые цены на моторное топливо также могут отражаться на внутреннем ценообразовании. В некоторых странах используется экспортный или импортный паритет при установлении цены на товар. Экспортный паритет представляет собой сравнительные внутренние цены, оплаченные за экспортные товары, импортный паритет – за импортные товары, соответственно. Значение индикатора экспортного паритета определяется исходя из индексов цен на топливо на зарубежных рынках, приведенных к ценам на нефтеперерабатывающих заводах с учетом логистических затрат, экспортных пошлин и налогов.[[30]](#footnote-30) То есть для расчета цены на бензин на внутреннем рынке могут использоваться мировые цены на топливо в качестве ценовых ориентиров.

Таким образом, цены на бензин определяются на трех уровнях – международном (экспорт, импорт топлива), оптовом и розничном. На каждом из них – разные покупатели бензина, отличается структура издержек и способы формирования цены. Однако в силу специфики процесса реализации оптовые и внешнеторговые цены на бензин отражаются на розничных ценах для конечных потребителей.

## **Факторы, влияющие на формирование цен на бензин**

Формирование цен на бензин происходит под воздействием множества параметров. Но значимость того или иного фактора для установления цен в определенный период времени может варьироваться. Поэтому важно учесть разные аспекты, которые могут вносить вклад в формирование цен на бензин в целом.

1. *Конъюнктурные факторы на рынке бензина*

Конъюнктурные факторы связаны с изменчивостью рынка, зависят от рыночных тенденций, уровней спроса и предложения, политических условий, поведения потребителей и игроков на рынке. На рынке бензина к данной категории факторов можно отнести спрос и предложение бензина, сезонность, валютный курс и структуру отраслевого рынка.

* *Спрос на бензин*

На любом рынке на цену товара влияют спрос и предложение, следуя объективному экономическому закону. Однако на рынке моторных топлив есть свои особенности.

Спрос на автомобильный бензин в конкретном регионе определяется размером и структурой автопарка, то есть учитывается количество машин, тип двигателей (бензиновый, дизельный), структура автомобильного рынка (легковые, грузовые автомобили) и т.д. При оценке спроса на бензин также учитываются реальные доходы потребителей: бензин – нормальный товар и при увеличении доходов потребителей спрос на него возрастет.[[31]](#footnote-31) Поэтому по рассматриваемым регионам обычно определяется количество литров бензина, которое потребители могут приобрести на среднюю заработную плату.

Исследователи отмечают, что спрос на бензин в краткосрочной перспективе является относительно неэластичным (Havranek T., 2012).[[32]](#footnote-32) Даже при резком увеличении цены невозможно быстро отказаться от потребления бензина или радикально ограничить его использование. Поэтому значение увеличения рыночной цены на бензин значительно превышает сокращение предложения топлива.

Важный аспект – наличие субститутов. Для бензина существует сложность замещения другими источниками энергии, так как для каждого автомобиля есть установленные требования к виду и качеству топлива. Если автомобиль оснащен бензиновым двигателем, то дизельное топливо уже не может рассматриваться в виде субститута. Для того, чтобы дизель или электрическая энергия (для электромобилей) стали потенциальным субститутом, необходимо изменение структуры автомобильного рынка в долгосрочной перспективе, что является длительным процессом.

Динамика спроса на бензин имеет неравномерный характер. В зависимости от экономической активности и частного использования бывают всплески и падения уровня потребления бензина. Поэтому непосредственно с фактором спроса взаимосвязан *аспект сезонности*.

Сезонность выражается в увеличении потребления бензина в определенные периоды. Например, летом в период отпусков люди, которые предпочитают отправляться на отдых на своем транспорте, повышают спрос на топливо. Спрос по этой причине может повышаться даже в период праздников. В конце лета – начале осени возрастает потребление в сельскохозяйственной сфере в период сбора урожая. Повышение спроса на бензин приводит к увеличению цен.

В периоды повышенного спроса на внутреннем рынке, если не хватает произведенного внутри страны топлива, недостаток бензина может компенсироваться за счет увеличения импорта с целью избегания резких ценовых колебаний.

* *Предложение бензина*

*Сезонность* также играет значимую роль в конъюнктуре предложения бензина. Производство бензина, импорт, запасы – все эти факторы подстраиваются таким образом, чтобы сгладить сезонные колебания. Весной нефтеперерабатывающие заводы начинают производить больше бензина, чтобы создать запасы, готовясь к летнему периоду. Производство бензина обычно остается высоким в летние месяцы. Летние изменения в производстве также влияют на изменение цены на бензин следующим образом. Нефтеперерабатывающие заводы, производя больше нефтепродуктов, увеличивают свои производственные затраты, что также отражается на значении цены. Более того, увеличиваются затраты на хранение запасов, которые компании начинают создавать с весны в преддверии сезона повышенного спроса. Могут повлиять на производство ремонтные работы, регулярно проводимые на нефтеперерабатывающих заводах. Несмотря на составление расписания ремонтных работ, могут случаться отклонения в производстве топлива, что приведет к изменению цены на бензин.

Несезонные перебои в поставках оказывают влияние на цены на бензин. Это могут быть незапланированные ремонты, поломки на НПЗ, что также сказывается на предложении топлива и его цене. [[33]](#footnote-33)

При экспорте произведенного топлива, его объем будет зависеть от внешнего спроса. При этом важно, чтобы не наблюдалось дефицита на внутреннем рынке. Иногда в силу налоговой политики компаниям выгоднее экспортировать топливо, однако это не должно негативно влиять на конъюнктуру рынка.

Факторы, вызывающие дефицит бензина на внутреннем рынке, приводят к повышению цены на бензин.

* *Валютный курс*

Также необходимо учитывать курс национальной валюты страны-производителя по отношению к доллару США. В течение многих десятилетий, сырая нефть и нефтепродукты на международных рынках торгуется по ценам в долларах США, в то время как на внутренних рынках нефтепродукты продаются в национальных валютах. Это несоответствие является существенным недостатком для нефтяной промышленности, производителей, трейдеров и переработчиков. Так как динамика цен на нефть и валютных курсов не всегда компенсируют друг друга (Øystein Noreng, 2007)[[34]](#footnote-34), нефтеэкспортирующие страны в дополнение к риску волатильности цен на нефть, также подвержены валютному риску, который зависит от структуры внешней торговли (направлений и объемов импорта). Также некоторые исследователи отмечают, что цены на бензин быстрее реагируют на изменения обменных курсов, чем, например, рыночной спотовой цены (Asplund, et al, 2000).[[35]](#footnote-35)

* *Структура рынка нефтепереработки*

Понимание структуры рынка нефтепереработки и идентификация основных игроков помогает объяснить изменения цены на оптовом и розничном рынке. В исследовании Х. Шуинар и Д. Перлоффа (2002)[[36]](#footnote-36) отмечено, что структура рынка является одним из определяющих факторов на розничном уровне, а на оптовом – особенно значимы слияния нефтяных компаний. В отдельных работах (US General Accounting Office, 2004)[[37]](#footnote-37), (Hastings J. S., Gilbert R. J., 2005)[[38]](#footnote-38) проведенный анализ показал, что слияния нефтеперерабатывающих компаний и высокая концентрация на рынке нефтепродуктов приводят к увеличению оптовой цены на бензин, а впоследствии и розничной.

Наличие крупных национальных производителей, слабая конкуренция создают условия установления завышенной цены на нефтепродукты. Иногда компании используют нерыночные методы борьбы за потребителей и вступают в сговор с целью получения сверхприбыли. Для предотвращения подобных ситуаций должна эффективно функционировать система антимонопольного регулирования, а также создаваться условия для развития конкуренции на рынке нефтепродуктов.

Нефтяная отрасль характеризуется наличием вертикальных связей. Так называемые вертикальные интегрированные нефтяные компании имеют свои нефтеперерабатывающие мощности и продают произведенное топливо на заправочных станциях под собственным брендом. Иногда их АЗС могут работать по принципу франчайзинга, но в любом случае нефтяные компании имеют возможность устанавливать собственную цену на конечный вид топлива. Таким образом, на розничном рынке бензина конкурируют два типа ритейлеров: независимые ритейлеры, и крупные интегрированные компании. Наличие вертикально-интегрированных структур ограничивает конкуренцию в отрасли нефтепереработки, так как компании указанного типа используют преимущественно собственные каналы сбыта (Van Meerbeeck W., 2003).[[39]](#footnote-39) С одной стороны, непрозрачность процесса добавления стоимости в рамках одной компании может привести к установлению завышенной цены, с другой стороны, преимуществом данной структуры является возможность сэкономить на снабженческих и товарных надбавках, так как все процессы проходят в рамках одной компании.

Расположение заводов по производству нефтепродуктов может быть неравномерно относительно районов потребления и в каждом регионе превалировать активность отдельных компаний, что приведет к монополизму производителей на региональных рынках, и возможности необоснованного роста цен.

1. *Базовые факторы на рынке бензина*

Базовыми ценообразующими факторами считаются внутрипроизводственные, затратные, стоимостные, так как изменение цен под влиянием только этих факторов сонаправлено с изменением затрат. Поэтому на рынке автомобильного бензина к базовым (или неконъюнктурным) факторам можно отнести *издержки производства*, в частности, себестоимость сырья, затраты на нефтепереработку, глубину нефтепереработки, транспортные расходы.

* *Цена сырой нефти*

Бензин путем переработки производится непосредственно из нефти, ее стоимость заложена в затратах на сырье для производства топлива, поэтому удорожание нефти должно приводить к повышению цены на бензин. Так, в работе С. Брауна (2007) на примере Соединенных Штатов Америки была отмечена зависимость между ценами на нефть и бензин. В проведенном анализе было выявлено, что более высокие цены на нефть приводят к повышению цен на бензин.[[40]](#footnote-40) К подобному выводу также пришли американские экономисты Х. Шуинар и Д. Перлофф (2002).[[41]](#footnote-41)

Однако зависимость стоимости нефти и бензина имеет свои особенности. Ряд исследователей отмечает, что цены на бензин асимметрично реагируют на изменения цен на нефть. То есть цены на бензин повышаются быстрее при росте цены на нефть, чем падают, соответственно, при понижении цен на бензин. Подобный эффект был выявлен в различные периоды в Соединенных Штатах Америки (Borenstein et al. 1997)[[42]](#footnote-42), Великобритании (Bacon, 1991)[[43]](#footnote-43), Италии, Франции, Испании и Германии (Galeotti et al., 2002)[[44]](#footnote-44). Р. Кауфман и Ш. Ласковски (2005)[[45]](#footnote-45) пришли к выводу о том, что асимметрия цен на моторное топливо зависит от показателя загрузки нефтеперерабатывающих заводов и уровня производственных запасов.

Влияние сырьевого фактора зависит от нескольких аспектов.

Во-первых, важен показатель *глубины переработки нефти* на каждом конкретном нефтеперерабатывающем заводе, который определяет выход бензина из барреля нефти (долю продукта от переработки нефти). Данный показатель является индикатором эффективности нефтепереработки предприятия и его НПЗ. Соответственно, чем выше показатель глубины переработки, тем ниже цена на нефтепродукты, так как из одного барреля нефти можно произвести больше топлива.[[46]](#footnote-46)

Во-вторых, необходимо учитывать *структуру цены на бензин*. Так, в розничную цену помимо затрат на нефть включаются транспортные, маркетинговые затраты, маржа, налоги. В зависимости от доли стоимости нефти в структуре цены на топливо будет различаться и степень зависимости цены от сырьевого фактора. Например, в США приблизительно 65% цены одного литра бензина составляет стоимость сырой нефти, в России же около 7% (2014 г).[[47]](#footnote-47)

* *Затраты на переработку*

Данный фактор имеет долгосрочный и стабильный эффект для стоимости нефтепродуктов. Уровень затрат на переработку нефти зависит от технологичности нефтеперерабатывающих заводов и используемого оборудования, которые определяют эффективность производства нефтепродуктов. То есть, например, показатель глубины переработки нефти в принципе оказывает влияние на уровень цен на топливо, но он не может быть изменен в короткий период, а значит, не может вызывать колебаний цены на бензин. В долгосрочной перспективе модернизация НПЗ может позволить снизить затраты на производство нефтепродукции и более эффективно использовать ресурсы.[[48]](#footnote-48)

* *Транспортные расходы*

В формировании цены на нефтепродукты важную роль играет географическое размещение нефтеперерабатывающего завода. Цена в месте производства продукции будет меньше, чем в пункте назначения доставки нефтепродукта за счет транспортной составляющей. В этом плане важно, является ли страна производителем нефтепродуктов, экспортирует или импортирует производные нефти, равномерно ли расположены нефтеперерабатывающие заводы на территории страны. Если количество НПЗ превалирует в определенном регионе, то производимые нефтепродукты будут транспортироваться в другие регионы страны и продаваться там значительно дороже.

1. *Регулирующие факторы*

Степень проявления регулирующих факторов зависит от интенсивности вмешательства государства в экономику. По сути государственная политика на рынке бензина и есть регулирующий фактор, однако она имеет различные формы проявления и используемые инструменты. С одной стороны, государственная политика выступает фактором, влияющим на ценообразование, с другой – способна оказывать регулирующее воздействие на базовые и конъюнктурные факторы.

* *Государственная политика*

Самым распространенным механизмом влияния государства на рынок топлива является налогообложение. Величина и виды налогов на нефтепродукты оказывают сильное влияние на структуру цены. Х. Шуинар и Д. Перлофф (2002)[[49]](#footnote-49) выявили, что на розничном уровне налоги являются одним из самых значимых факторов формирования цены. Чаще всего, в конечную розничную стоимость бензина включается акциз, который фактически выплачивается потребителем и служит источником пополнения государственного бюджета. Государство может повышать ставку акциза исходя из собственных целей: увеличение поступлений в федеральный бюджет (Uri N. D., Boyd R., 1993)[[50]](#footnote-50), создание дорожных фондов для финансирования реконструкции автомобильных дорог, эксплуатации общественного транспорта и т.д. (Wachs M., 2003)[[51]](#footnote-51), повышая тем самым цены на бензин. Также обычно взимаются налог на добычу природных ископаемых, налог с продаж. В некоторых странах, например, в США и Канаде, региональные налоги различаются в зависимости от штата, что частично определяет территориальные различия цен.[[52]](#footnote-52) Высокие налоги на моторное топливо иногда вводятся с целью стимулирования отказа от использования бензина в экологических целях: для уменьшения загрязнения воздуха, выбросов углекислого газа, зависимости от нефти (Parry, I. W. H., 2002).[[53]](#footnote-53)

Государство может регулировать рынок нефтепродуктов путем введения и изменения экспортных и импортных пошлин. Данный механизм может использоваться для стимулирования экспорта нефти и нефтепродуктов или, наоборот, продаж на внутреннем рынке (Mead W. J, 1979).[[54]](#footnote-54)

Создаваемые государственные требования к экологическим стандартам топлива, увеличивают расходы нефтеперерабатывающих компаний на модернизацию мощностей для производства топлива установленного качества, что также отражается на ценах на бензин.

Таким образом, государственная политика в отношении рынка бензина является, с одной стороны, действующим фактором, влияющим на цену, с другой, - непосредственно способом воздействия на остальные факторы. Государство располагает мощными инструментами воздействия на рынок нефтепродуктов и их стоимость: оно не только может стимулировать компании соблюдать определенные требования, но и устанавливать границы возможных цен, субсидировать потребителей и производителей, исходя из целей государственной политики. Более подробно используемые инструменты государственной политики будут рассмотрены в следующем параграфе.

В данном параграфе были рассмотрены основные факторы, действующие на рынке бензина, которые можно охарактеризовать в соответствии с приведенными вначале классификациями ценообразующих факторов.

За основу была выбрана классификация по характеру воздействия на формирование цен на бензин, так как она дает более точное представление о том, на каком уровне формируется конкретный фактор. Так, базовые факторы являются внутрипроизводственными и связаны с затратами на производство, конъюнктурные зависят от изменений на рынке бензина, а основным регулирующим фактором является государственная политика (таблица 1).

Таблица 1 Классификация факторов по характеру воздействия на формирование   
цен на бензин

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Базовые | Конъюнктурные | Регулирующие |
| Себестоимость сырья, затраты на нефтепереработку, глубина нефтепереработки, транспортные расходы | Спрос, предложение, сезонность, валютный курс, структура рынка нефтепереработки | Государственная политика в отрасли (различные инструменты) |

Составлено по: классификация автора

Также представленные факторы можно рассмотреть относительно способа возникновения. К объективным ценообразующим факторам относятся спрос и предложение (включая сезонность) на рынке автомобильного бензина, цены на сырье, затраты на нефтепереработку (производство бензина), транспортные расходы. В группу субъективных факторов можно включить структуру рынка, так как она определяется действиями игроков, которые имея большую рыночную силу, могут субъективно влиять на цену на бензин; и государственную политику, которая является инструментом воздействия государства на ценообразование на рынке автомобильного бензина.

По сути государственная политика на рынке бензина – это регулирующий фактор, однако она имеет различные формы проявления и используемые инструменты. С одной стороны, государственная политика выступает фактором, влияющим на ценообразование, с другой – способна оказывать регулирующее воздействие на базовые и конъюнктурные факторы.

## **Государственное регулирование ценообразования на рынке бензина**

Автомобильный бензин – социально значимый продукт, значительные изменения цен могут сильно отразиться на благосостоянии потребителей и экономической активности в отдельных отраслях промышленности. Поэтому некоторые страны осуществляют регулирование рынка автомобильного топлива, особенно в условиях сильной волатильности цен.

При регулировании цен на бензин государство оно ставит перед собой одну из следующих целей:[[55]](#footnote-55)

* препятствование росту цен из-за устойчивого дефицита, или роста цен на сырье и топливо, монополизма производителей;
* способствование созданию конкуренции в отрасли, ориентирующей на достижение научно-технического прогресса;
* стимулирование достижение определенных показателей развития производства;
* содействие внешнеэкономической деятельности.

Основные способы регулирования цен на нефтепродукты можно объединить в две категории в зависимости от типа воздействия:[[56]](#footnote-56)

* прямое воздействие (устанавливаются определенные правила ценообразования: административное установление цен, «замораживание» цен, установление предельного уровня или нормативов для определения цен);
* косвенное воздействие (финансово-кредитные, налоговые и другие экономические механизмы).

Исходя из способа воздействия государства на цены на бензин выделяют следующие виды цен:

* рыночные цены – вмешательство государства в работу рынка ограничено обеспечением прозрачности и стимулированием развития конкуренции, ритейлеры устанавливают цены без ограничений, однако цены на разных заправочных станциях и в разных регионах страны отличаются;
* установление максимальной цены – ритейлеры также самостоятельно определяют цены на топливо, при условии, что они не превышают установленный государством максимальный уровень, который регулярно пересматривается, цель данной меры – защитить потребителей от резких ценовых колебаний и необоснованно завышенных цен;
* фиксированные цены – крайняя форма ценового контроля, когда государство или другие уполномоченные учреждения фиксируют уровень рыночных розничных цен.[[57]](#footnote-57)

Проанализировав существующие методы государственного регулирования на рынке нефтепродуктов можно выделить два основных подхода в мировой практике. [[58]](#footnote-58)

1. *Прямое регулирование*

Государство участвует в формировании цен, используя следующие способы:

* директивное установление цены;
* установления формул для расчета цен;
* субсидирование компаний или конкретных экономических отраслей;
* лимитирование международной торговли нефтепродуктами и деятельности иностранных нефтяных компаний на национальном рынке.

Этот подход, в свою очередь, характерен для развивающихся стран: не развита рыночная экономика, страна зависима от экспорта нефти, присутствует государственная монополия нефтяной отрасли (Венесуэла, Индонезия, Мексика).

1. *Рыночный метод*

Государство создает условия для стимулирования конкуренции в отрасли нефтепереработки и формирования справедливой цены, поэтому оно выдвигает особые требования к игрокам на рынке. Данные требования могут охватывать любые сферы, например, корпоративную структуру, степень вертикальной интеграции, предельную рыночную долю, необходимость раскрытия информации, минимальный объем запасов сырья и др. Чаще всего, государством устанавливаются следующие обязательные требования:

* раскрытие стоимости оптовых сделок;
* создание специального резерва нефтепродуктов (так называемого минимального запаса) для создания «буфера безопасности» в случаях перебоя в поставках, поломках на НПЗ и т.д.;
* равный доступ к монопольной инфраструктуре.

Данный подход типичен для стран с развитой рыночной экономикой: в нефтяной отрасли превалирует частный капитал, эффективно работает антимонопольное регулирование, существует высокая конкуренция (США, Канада, страны ЕС). Цены в таких странах формируются рыночным способом исходя из соотношения спроса и предложения.

Ценообразование рыночным способом является более эффективным инструментом, чем прямое установление цены, однако только в том случае, если в стране рынок является хотя бы частично конкурентным. Конкуренция способствует улучшению качества топлива и уровня обслуживания потребителей. В странах же, которые используют прямое регулирование, зачастую государство субсидирует компании нефтяной отрасли. Краткая характеристика рассмотренных моделей приведена в таблице 2.

Таблица 2 Модели регулирования рынка моторных топлив

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Прямое ценовое регулирование | Рыночное ценообразование |
| Способы государственного регулирования рынка | - директивное установление цены  - низкие цены за счет субсидирования отрасли  - стабильный уровень цен  - ограничения деятельности на рынке частных/иностранных компаний, экспорта/импорта | - свободная ценовая конкуренция (иногда – установление предельной цены на уровне импортного паритета)  - прозрачность рыночных цен (раскрытие стоимости сделок)  - низкие барьеры входа на рынок  - эффективное антимонопольное регулирование  - регулярность создания запасов нефтяной продукции |
| Характеристики стран | - преимущественно нет рыночной экономики  - высокая зависимость от экспорта нефти  - государственная монополия в нефтяном секторе | - рыночная экономика  - экспортеры, импортеры нефти, нефтепродуктов  - высокий уровень рыночной конкуренции (много частных и госкомпаний) |
| Примеры | Венесуэла, Индонезия, Мексика | Бельгия, Норвегия, Германия, США |

Источник: Регулирование рынка нефтепродуктов [Электронный ресурс]/ Вестник McKinsey. URL: <http://vestnikmckinsey.ru/oil-ang-gas/regulirovanie-ryhnka-nefteproduktov-uroki-dlya-rossii> (дата обращения: 23.05.2016)

В зависимости от типа принятой модели в стране используются разные инструменты для достижения поставленных целей: как прямые, так и косвенные. Рассмотрим некоторые методы, существующие в мировой практике.[[59]](#footnote-59)

*Компенсация высоких цен на нефтепродукты*

Ценовые субсидии и сниженное налогообложение нефтепродуктов – два самых распространенных метода частичной компенсации высоких цен на нефть на международных рынках. Результат действия обоих инструментов похож: конечные потребители платят более низкие цены, государство собирает меньше налоговых доходов с отрасли нефтепереработки. Чем больше размер субсидии, тем ниже устанавливается цена на топливо (Cheon A. et al, 2013).[[60]](#footnote-60)

В некоторых случаях государство устанавливает цены (например, замораживая топливные цены) и не предоставляет субсидии напрямую потребителям. Если ключевые производители напрямую принадлежат государству, то субсидии не отражаются непосредственно в бюджете, но становятся обязательствами государства. Если же производители представляют собой частные компании, то их маржа сокращается, в крайних случаях их убытки могут быть настолько велики, что создадут угрозу функционирования рынка.

В последние годы государства активно пользуются таким инструментом как субсидии. Так, прямые субсидии в Иране (то есть выплачиваемые из национального бюджета) для продуктов нефтепереработки по результатам фискального года в марте 2008 г. составили примерно $6,5 млрд.[[61]](#footnote-61) Международный валютный фонд оценил, что косвенная субсидия, составляющая упущенный доход от продажи топлива дешевле экономической альтернативной стоимости, за этот же период составила $31,9 млрд.

В том же году Мексика потратила 25 млрд. на топливные субсидии, а затрат на реализацию этой программы было достаточно, чтобы построить четыре крупных нефтеперерабатывающих завода.[[62]](#footnote-62)

Индийское правительство, к примеру, выпустило специальные нефтяные облигации для нефтяных компаний, находящихся в государственной собственности. Эти облигации были внебюджетные и стоили намного дороже, чем косвенные субсидии. Керосин и сжиженный нефтяной газ в Индии остаются топливными продуктами, которые субсидируются в большей степени.

Однако существует политическая сложность отказа от дальнейшего субсидирования, когда государство уже начало устанавливать цены. Увеличение цен на топливо может вылиться в протесты потребителей.

Сельское хозяйство, общественный транспорт, грузовые перевозки – те отрасли, которые больше всего выигрывают от целевых ценовых интервенций в некоторых странах из-за предполагаемых выгод всей экономики от поддержания на низком уровне цен на товары и услуги. Так, например, правительство Казахстана предоставляет субсидии на топливо для фермеров в период сбора урожая по ценам ниже рыночных.[[63]](#footnote-63)

*Фонд стабилизации цен*

Некоторые страны использовали фонд стабилизации цен как способ борьбы с высокими ценами на нефтепродукты. Идея фонда стабилизации цен заключается в установлении цен на внутреннем рынке выше, чем международные цены в периоды низких мировых цен на нефть, и сохранении средств в фонде, а когда цены на нефть превышают определенный предел, деньги изымаются из фонда для субсидирования цен на внутреннем рынке. В идеале, такой фонд является самофинансирующимся. В ряде стран создавались подобные фонды: в Аргентине, Чили, Колумбии, Марокко, Перу и Таиланде.

На самом деле, способ не очень эффективно работает на практике, например, в периоды постоянного роста, так как не хватает источников пополнения фонда. Поэтому подобные фонды были расформированы в 2007-2008 годах.[[64]](#footnote-64)

Помимо прямых интервенций существуют и косвенные способы, с помощью которых правительства влияют на цены на топливо. Эти методы включают в себя антимонопольное регулирование, оказание влияния на государственные нефтяные компании, государственное участие в закупке топлива, распространение информации о ценах; и развитие биржевой торговли.

*Антимонопольное регулирование*

Государства применяют антимонопольное регулирование, чтобы повлиять на структуру внутреннего рынка, а также косвенно контролировать цены на бензин. Например, в России с 2008 года цены на бензин находятся под особым наблюдением Федеральной антимонопольной службы (ФАС), которая имеет полномочия возбуждать дела о нарушении антимонопольного законодательства и накладывать штрафы на нефтяные компании за неоправданное повышение цен (de Oliveira C. S., Sen A., 2015).[[65]](#footnote-65)

*Влияние на государственные нефтяные компании*

Если в стране есть национальная нефтяная компания или нефтяная компания с долей государственного участия, оказывающая влияние на установление цены (за счет контроля большей доли рынка), правительство может «посылать сигналы» этой компании для снижения цены на бензин и осуществления приоритетных поставок на внутренний рынок (de Oliveira C. S., Sen A., 2015).[[66]](#footnote-66) Например, на Филиппинах, когда нефтяные компании резко подняли цены на дизельное топливо летом 2008 г., президент вмешался и убедил самую крупную нефтяную компанию в стране Петрон снизить цены на половину значения прироста, другие нефтяные компании последовали ее примеру.[[67]](#footnote-67)

*Участие государства в закупках топлива*

Некоторые государства напрямую участвуют в закупке топлива. Процедура может отличаться в зависимости от цели. Крайней формой контроля является централизация государственными органами системы покупки и распределения топлива в стране. Данный метод вводится для контроля ценообразования на рынке бензина и предупреждения колебаний цен. Например, с 2004 года правительство Кении централизованно координировало систему Tender Open, в соответствии с которой сырая нефть покупалась один раз в месяц одной компанией на основе открытого тендера, транспортировалась через один терминал, и распределяется между всеми участниками рынка в пропорциях, определяемых правительством. Предполагалась двойная выгода данной меры: обеспечение конкурентоспособности цены (публиковались) и транспортировка нефти таким образом, чтобы свести к минимуму уклонение от уплаты импортной пошлины. Но в Кении был негативный прецедент, когда компания, выигравшая тендер не осуществила доставку нефти.[[68]](#footnote-68)

Однако если государственные закупки осуществляются при рыночном ценообразовании только для покупки топлива в государственных нуждах, они могут служить фактором повышения цен на бензин по стране: госзакупки обычно осуществляются в крупном объеме и значительно повышают спрос на топливо.

*Распространение информации о ценах*

Прозрачность ценообразования помогает создать равные условия и показывает, небезосновательны ли в целом преобладающий уровень цен в стране. Как минимум, правительства должны обнародовать и обеспечить соблюдение правил, требующих все АЗС размещать цены на щитах. Другие способы повышения прозрачности включают в себя проведение исследований цен и размещение их результатов, публикацию графиков внутренних и мировых цен на топливо для сравнения, обеспечение доступности исторических и текущих цен через интернет и другие средства массовой информации, а также раскрытие на регулярной основе значения изменения цены для каждого ключевого вида нефтепродуктов, включая применение правил для определения цены, когда цены устанавливаются правительством (Kojima M, 2009).[[69]](#footnote-69)

*Создание стратегических запасов топлива*

Стратегические резервы могут быть использованы, чтобы помочь уменьшить величину резких скачков цен из-за физических сбоев в поставках. Так, Китай показал самый большой прогресс на сегодняшний день в создании стратегических резервов. Воспользовавшись низкими мировыми ценами на нефть в конце 2008 и начале 2009 годов в стране были заполнены нефтехранилища для чрезвычайных ситуаций в размере 100 миллионов баррелей.[[70]](#footnote-70)

*Развитие биржевой торговли*

Многие страны стимулируют развитие биржевой торговли нефтепродуктами, так как этот механизм позволяет достичь большей прозрачности в формировании цен на нефтепродукты, определить объемы продаваемого топлива. Также на бирже возможно хеджировать риски непредсказуемых изменений цен, фиксируя цену будущего потребления. Контракт может быть заключен по известной цене на покупку бензин в заданном количестве месяцев, что позволяет покупателю блокировать в будущем цены на бензин и устранять их неопределенность.[[71]](#footnote-71)

Таким образом, присутствие множества субъективных факторов на рынке топлива, повлиять на которые практически невозможно, объясняет сложность контроля цен на бензин. Однако государства должны выбирать специфические для своей страны механизмы и использовать их для стабилизации цен на бензин таким образом, чтобы удовлетворялись интересы как производителей, так и потребителей.

Будучи социально значимым видом топлива, цены на бензин должны находиться во внимании органов, контролирующих энергетическую сферу. Особенности производства бензина, структура рынка, наличие вертикальных структур в отрасли могут привести к появлению ситуаций, когда компании стремятся получить сверхприбыль за счет увеличения цены на топливо.

При этом государство не обязано жестко регулировать цены при любом конъюнктурном изменении в отрасли. Задача государства – определить наиболее подходящий для рынка конкретной страны механизм формирования цены и следить за качеством его исполнения, поведением игроков на рынке. Также задача правительств – прогнозировать изменения отрасли и создание более эффективных условий ее функционирования, рассматривать возможность использования новых инструментов контроля цен.

**Вывод**

В первой главе были рассмотрены теоретические аспекты формирования цен на бензин, проанализированы исследования, доклады международных организаций по производству и ценообразованию бензина и практикуемой государственной политики регулирования рынка данного вида топлива. Вначале были определены понятие и виды ценообразующих факторов. В зависимости от характера воздействия на формирование цены факторы могут быть базовыми, конъюнктурными и регулирующими. По происхождению факторы делятся на объективные и субъективные.

Описанный процесс производства бензина позволяет понять специфику работы рынка и этапы создания добавочной стоимости топлива. Так как автомобильный бензин является продуктом нефтепереработки, для рынка характерны в том числе отдельные особенности ценообразования на рынке нефтепродуктов, объясняемые процессом производства и реализации. От нефтеперерабатывающих заводов до потребителей бензин проходит несколько этапов и посредников, на рынке выделяется несколько уровней: оптовый и розничный. Соответственно в зависимости от стадии обращения бензина выделяются оптовые и розничные цены. Последовательность этапов реализации бензина обуславливает зависимость розничных цен от оптовых, поэтому рассматривая ценообразующие факторы на розничном рынке автомобильного бензина необходимо учитывать также особенности оптового рынка.

Была приведена краткая история ценообразования на рынке нефтепродуктов, что позволило проследить становление методов ценообразования и определить их существующие виды: рыночный, затратный, договорно-контрактный и административный. В настоящее время они применяются в зависимости от типа рынка, стадии реализации бензина, а также принятого в конкретной стране способа формирования цен.

Далее были проанализированы основные факторы, влияющие на формирование цены на автомобильный бензин, и распределены в соответствии с представленными выше классификациями ценообразующих факторов. За основу классификации факторов было взято распределение на конъюнктурные, базовые и регулирующие, так как данный подход позволяет понять на каком уровне формируются разные факторы.

Конъюнктурные факторы связаны с изменчивостью рынка, на рынке бензина к данной категории факторов можно отнести спрос и предложение бензина, сезонность, валютный курс и структуру рынка. Важной особенностью является сезонность потребления и производства бензина. В зависимости от региона существует определенные периоды использования бензина в б*о*льших объемах. Соответственно, производители подстраиваются под периоды повышенного спроса, однако на заводах существует определенный график ремонтов из-за которых уменьшается предложение, что может повлиять на повышение цены. Немаловажен также и курс валют: нефтепродукты торгуются на мировом рынке в долларах США, что для стран-импортеров топлива важно в плане закупочных цен, а для экспортеров – экспортного паритета. Следующим фактором, влияющим на ценообразование бензина, является структура рынка: наличие крупных национальных производителей, слабая конкуренция в отрасли создают условия для установления завышенных цен на бензин. Наибольшее значение имеют вертикально-интегрированные нефтяные компании: имея в структуре нефтеперерабатывающие заводы, трейдерные компании, автозаправочные станции, они поставляют товар напрямую потребителям. Наличие всех этапов реализации в рамках одной компании способствует непрозрачному формированию цен на бензин.

Базовыми ценообразующими факторами считаются внутрипроизводственные, изменение цен под влиянием этих факторов сонаправлено с изменением затрат, поэтому на рынке автомобильного бензина к ним можно отнести издержки производства, в частности, себестоимость сырья, затраты на нефтепереработку, глубину нефтепереработки, транспортные расходы. Так, оценивая стоимость нефти для производства бензина необходимо учитывать структуру цены на бензин. Затраты на переработку зависят от уровня модернизации заводов и, соответственно, глубины нефтепереработки. Расходы на транспортировку бензина различаются в зависимости от места доставки топлива и расположения заводов производителей.

Степень проявления регулирующих факторов зависит от интенсивности вмешательства государства в экономику. Государственная политика на рынке бензина, с одной стороны, – регулирующий фактор, с другой, – совокупность методов воздействия на базовые и конъюнктурные факторы.

Государственная политика оказывает значительное влияние на ценообразование моторного топлива в стране. В зависимости от преследуемых целей органы власти выбирают способы воздействия на рынок бензина: прямое или косвенное. В соответствии с ними в государстве устанавливаются следующие виды цен: рыночные, фиксированные или ориентировочный уровень максимальной цены. Прямое регулирование в основном используется в развивающихся странах с высокой зависимостью от экспорта нефти и нефтепродуктов и государственной монополией в нефтяном секторе. Рыночное ценообразование характерно для развитых стран с высоким уровнем конкуренции. В некоторых странах существует смешанный тип регулирования. В зависимости от применяемого типа ценообразования применяются разные инструменты. При прямом регулировании может использоваться фиксация цен, выплата субсидий, создание фондов стабилизации цен. К косвенным методам можно отнести антимонопольное регулирование, влияние на государственные нефтяные компании, распространение информации о ценах, развитие биржевой торговли и другие. Задача государства – определить, какой механизм функционирования рынка и ценообразования подходит нефтеперерабатывающей отрасли страны, и какие инструменты использовать для его эффективной реализации. Причем необходимо учитывать риски, возможные при применении выбранного механизма, и планировать ввод новых инструментов для их предотвращения.

# ***Глава 2. Формирование цен на бензин в РФ***

## **Характеристика рынка бензина в РФ**

Основными видами моторного топлива в России являются автомобильный бензин и дизельное топливо. Однако потребление бензина в России составляет 60% от общего объема потребления топлива по данным 2015 года[[72]](#footnote-72). В структуре парка легковых автомобилей доля транспорта с бензиновым двигателем составляет 95%[[73]](#footnote-73), а на рынке коммерческого транспорта около 70%[[74]](#footnote-74), что свидетельствует о большей распространенности бензина по сравнению с другими видами моторного топлива. Поэтому в работе в качестве объекта анализа рассматривается рынок автомобильного бензина в России.

Розничные цены имеют большую значимость для конечных потребителей, так как влияют на располагаемый доход населения. Поскольку розница является последним этапом в цепочке реализации бензина, на процессе ценообразования на этом рынке также отражаются особенности, характерные для стадий нефтепереработки и оптовой торговли. Рассматривая розничный рынок, необходимо также учитывать особенности ценообразования на предыдущих этапах.

## **Виды автомобильного бензина в РФ**

На территории РФ к видам автомобильного топлива предъявляются технические условия, которые регламентируются следующими государственными стандартами: ГОСТ 2084-77, ГОСТ Р 51105-97 и ГОСТ Р 51866-2002, в том числе ТУ 0251-001-12150839-2015.

Основными марками автомобильных бензинов являются в РФ:

* Низкооктановые бензины – Нормаль-80 (или АИ-80, А-76);
* Высокооктановые бензины – Регуляр-92 (АИ-92);[[75]](#footnote-75) Премиум-95 (АИ-95); Супер-98 (АИ-98).[[76]](#footnote-76)

Маркировка автомобильных бензинов осуществляется в соответствии с [ГОСТ Р](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%9E%D0%A1%D0%A2_%D0%A0) 54283-2010, например АИ-95-4[[77]](#footnote-77). Принцип формирования единого обозначения подразумевает три группы знаков: 1. «АИ» - бензин с октановым числом, измеренным исследовательским методом, 2. октановое число, измеренное исследовательским методом (80, 92, 95, 98), 3. число 2,3,4,5 – класс бензина по номеру экологического стандарта серии «Евро», в соответствии с которым должен быть изготовлен бензин. То есть бензин марки АИ-95-4 будет расшифровываться как бензин с октановым числом 95, измеренным исследовательским методом, экологического стандарта «Евро-4».

#### **Механизм функционирования рынка автомобильного бензина в РФ**

Рынок автомобильного бензина характеризуется наличием множества игроков и достаточно сложным процессом производства и реализации топлива. Механизм работы рынка автомобильного бензина в России можно представить следующим образом (рис. 2).

нефть

Переработка нефти на НПЗ

ВИНК

Независимые НПЗ: переработка нефти

Трейдеры в структуре ВИНК

Сеть АЗС

экспорт

Биржа СПбМТСБ

Независимые крупнооптовые трейдеры

Независимые мелкооптовые трейдеры

Крупные покупатели (предприятия)

Независимые АЗС

Потребители

Потребители

Потребители

Рисунок 2 Схема реализации автомобильного бензина в РФ

Составлено по: Вертикально-интегрированные нефтяные компании [Электронный ресурс]/ Мосдизель.РФ.– Режим доступа: http://xn--d1acfdrboy8h.xn--p1ai/rynok\_diztopliva/vinki.php, (дата обращения: 23.05.2016); Антимонопольный контроль на рынке автомобильного топлива [Электронный ресурс]/ Федеральная антимонопольная служба. – Режим доступа: http://faspomnit.fas.gov.ru/netcat\_files/410/523/Golomolzin.pdf] (дата обращения: 23.05.2016)

Производство бензина, как и других нефтепродуктов, осуществляется на нефтеперерабатывающих заводах, которые принадлежат вертикально-интегрированным компаниям либо независимым нефтеперерабатывающим компаниям. Готовое топливо отгружается на внутренний рынок или на экспорт. Производители топлива могут реализовывать свою продукцию на бирже (Санкт-Петербургская международная товарно-сырьевая биржа, СПбМТСБ)[[78]](#footnote-78) или путем продажи трейдерам[[79]](#footnote-79) (осуществляя оптовую торговлю). Причем, в России установлено минимальное значение продаваемых на бирже нефтепродуктов, произведенных и реализуемых хозяйствующим субъектом, которое занимает доминирующее положение на оптовом товарном рынке. Доля продажи автомобильного бензина на бирже от производства и от поставок на внутренний рынок составляет 10%.[[80]](#footnote-80)

Отличие положения вертикально-интегрированных компаний состоит в том, что они в своей структуре имеют собственные трейдерные подразделения (аналоги крупнооптовых компаний), которые распределяют бензин среди сети автозаправочных станций, принадлежащих ВИНК, продают его крупным промышленным покупателям или независимым мелкооптовым трейдерам. Эти структуры реализуют топливо, произведенное на собственных НПЗ ВИНК, поэтому их преимущество – это постоянное наличие товара для продажи.

Независимые трейдеры, работающие на рынке крупного опта, покупают топливо на бирже или непосредственно у нефтеперерабатывающих компаний и распределяют по совершенно разным каналам: продажа мелкооптовым трейдерам, крупным покупателям, на экспорт. Транспортировку товара они осуществляют не самостоятельно, обычно компании работают с заключением контрактов на поставку топлива, нанимают транспортную компанию для перевозки топлива с НПЗ, а покупатели своим транспортом забирают товар с нефтебазы. По сути крупнооптовые компании – только посредники в цепочке реализации автомобильного бензина.

Мелкооптовые компании продают топливо непосредственно покупателям: автозаправочным станциям, промышленным производствам, сельскохозяйственным предприятиям. Автозаправочные станции осуществляют розничную торговлю и бывают двух видов: принадлежащие вертикально-интегрированным компаниям и независимые.

Таким образом, существует два типа рынков автомобильного бензина в зависимости от способа реализации топлива: оптовый и розничный. Отличаются они составом продавцов и покупателей, а также по целевому использованию бензина в зависимости от группы покупателей: перепродажа или производственное потребление. Розничная схема подразумевает реализацию товара на автозаправочных станциях непосредственно в баки автотранспортных средств и тару розничных потребителей. В России существуют определенные требования: в соответствии с Правилами технической эксплуатации автозаправочных станций РД 153-39[[81]](#footnote-81) покупатели перепродавцы бензина должны реализовывать топливо на автозаправочных станциях, в баки, тару транспортных средств потребителей. Продавцы – это компании, осуществляющие розничную торговлю бензином на автозаправочных станциях, в основном, в единичном количестве для личного использования. На розничном рынке экономическую возможность приобретения бензина для потребителя ограничивают местоположение автозаправочной станции, расходы, связанные с поиском и приобретением бензина. Поэтому Федеральная антимонопольная служба определяет границы розничных рынков бензина в рамках регионов РФ.

При оптовом способе правилами предусматривается поставка топлива нефтяными компаниями грузополучателям непосредственно с нефтеперерабатывающего завода водным, трубопроводным, железнодорожным, автомобильным транспортом (данный вид исключает поставку в бак транспортного средства). Оптовые покупатели бензина осуществляют временное хранение бензина на нефтехранилищах, в стационарных емкостях на автозаправочных станциях, автотранспортных и иных предприятиях. Так как нефтеперерабатывающий завод и специальная емкость для хранения могут находиться далеко друг от друга, доставка топлива осуществляется на любое необходимое расстояние. Поэтому в России географические границы оптовых рынков моторного топлива определяются всей территорией Российской Федерации.[[82]](#footnote-82)Таким образом, при наличии множества каналов сбыта и участников рынка структура продажи автомобильного бензина в крупном опте не идентична структуре продаж в рознице.[[83]](#footnote-83)

Рынок автомобильного бензина отличается сложным механизмом функционирования: наличие нескольких уровней (оптовый и розничный), множества посредников от производителей до конечных потребителей, вертикально-интегрированных нефтяных компаний, чье присутствие ослабляет конкуренцию в отрасли. Формирование розничной цены происходит под влиянием всех игроков рынка на предшествующих этапах от переработки до перепродажи бензина.

## **Особенности ценообразования на рынке бензина в РФ**

Для определения особенностей ценообразования на российском рынке бензина будут проанализированы основные конъюнктурные и базовые факторы, влияющие на формирование цены на бензин, в частности, структура рынка в России, особенности спроса и предложения, сезонный фактор, соотношение цен на бензин и валютного курса, а также структура цены.

## **Структура отраслевого рынка автомобильного бензина в РФ**

Структура рынка на оптовом и розничном уровнях различается. Географические границы оптового рынка определяются территорией Российской Федерации. Так как оптовыми покупателями выступают субъекты, приобретающие бензин для перепродажи или производственного потребления, изначально осуществляется временное хранение бензина. В РФ обеспечены условия перевозки бензина железнодорожным или трубопроводным способом на расстояния в границах территории страны.[[84]](#footnote-84)

Основными поставщиками автомобильного бензина в РФ являются нефтяные компании ОАО «Сургутнефтегаз», ОАО «Газпром нефть», ОАО «ЛУКОЙЛ», ОАО «НК «Роснефть», ОАО НК «РуссНЕФТЬ», ОАО АНК «Башнефть» и др.[[85]](#footnote-85) Помимо крупных нефтяных компаний, производящих нефтепродукты, на рынке также действуют так называемые мини-НПЗ. Это независимые нефтеперерабатывающие компании, не входящие в структуру крупных нефтяных компаний, занимающих незначительную долю на рынке нефтепереработки.

По материалам Федеральной антимонопольной службы за 2014 год четыре крупнейшие нефтяные компании – ОАО «Газпром нефть», ОАО «НК «Роснефть», ОАО «ЛУКОЙЛ», ОАО «Башнефть» совместно занимают 70% оптового рынка автомобильных бензинов и более 8% по отдельности, что свидетельствует о доминирующем положении каждой компании.[[86]](#footnote-86)

Компании могут работать на оптовом рынке нефтепродуктов при наличии объемов предложения нефтепродуктов, произведенных на НПЗ, и доступа к нефтеперерабатывающим мощностям. Исходя их специфики производства бензина, объем производства зависит от объема переработки нефти. Вертикально-интегрированные компании обладают преимуществом, так как непосредственно добывают нефть и транспортируют ее на собственные НПЗ для дальнейшей переработки.

В РФ 27 крупнейших нефтеперерабатывающих завода, чье расположение представлено на рис. 3.

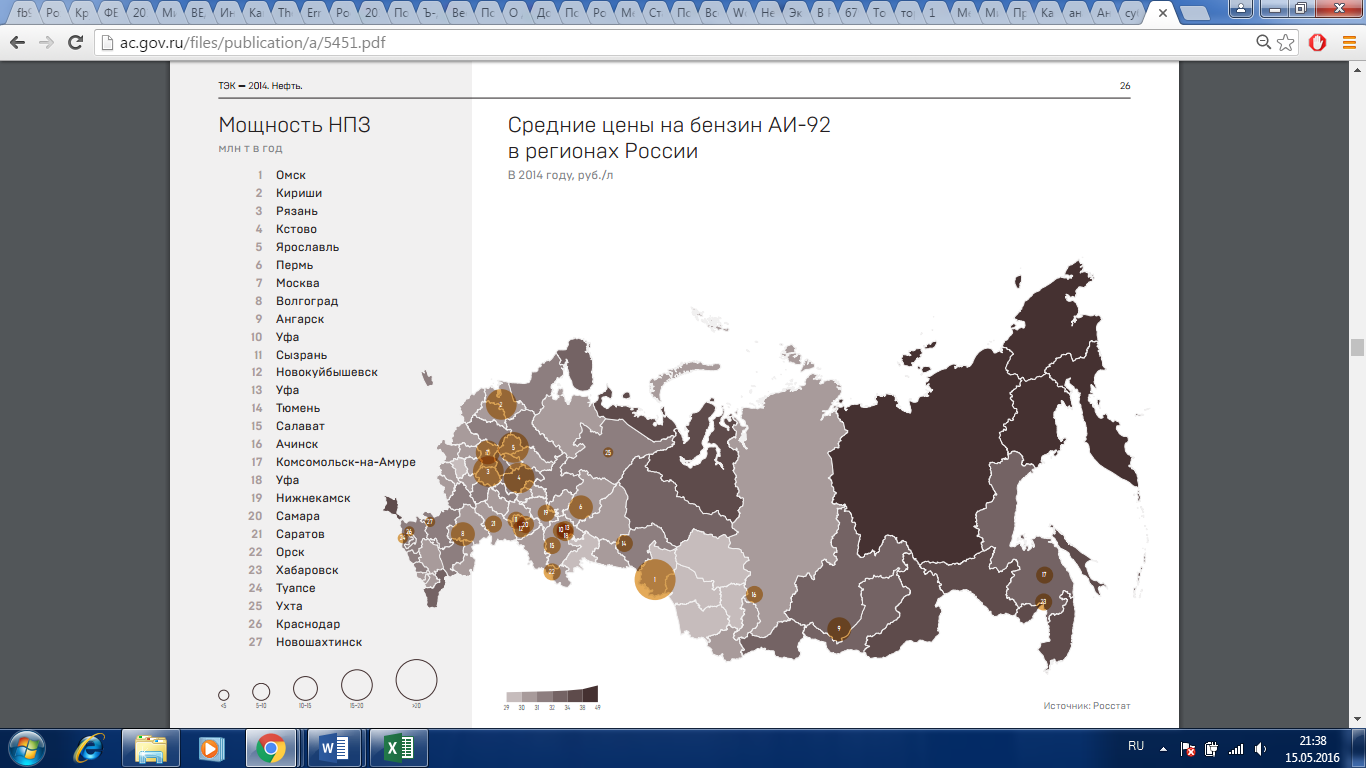


Рисунок 3 Расположение нефтеперерабатывающих заводов на территории РФ[[87]](#footnote-87)

Расположение НПЗ на территории страны неравномерно: большая часть заводов сосредоточена в центральной части России, несколько – на юге Сибири. Так как бензин производится на данных НПЗ, то далее он транспортируется в отдаленные регионы, где цены на бензин выше за счет транспортной составляющей. Также в некоторых отдаленных регионах присутствуют мини-НПЗ для избегания дефицита бензина на розничном рынке.

В основном все крупнейшие НПЗ входят в структуру вертикально-интегрированных нефтяных компаний: ОАО «НК «Роснефть» – 10 НПЗ, 87,75 млн тонн; ОАО «ЛУКОЙЛ» – 4 НПЗ, 45,6 млн тонн; ОАО «Газпром нефть» принадлежит 2 НПЗ общей мощностью 31,7 млн тонн; ПАО «Газпром» – 3 НПЗ, мощностью 27,1 млн тонн; ОАО «Башнефть» – 3 НПЗ, 24,2 млн тонн; ОАО «Сургутнефтегаз» – 1, 22 млн тонн; (Приложение 2).[[88]](#footnote-88) Около 90% мощностей по переработке нефти находится под контролем основных вертикально-интегрированные компании, остальные 10% приходятся на все мини-НПЗ. Исходя из данных, независимые мини-НПЗ практически не оказывают влияния на общее положение в отрасли.

На розничном уровне возможность приобретения бензина потребителями ограничена (расположение АЗС, транспортные расходы и т.д.), поэтому географическими границами являются границы субъектов федерации. Из проанализированного 71 субъекта РФ в аналитическом отчете Федеральной антимонопольной службы в 21 субъекте присутствует компания, имеющая долю более 35% (но менее 50%) на розничном рынке реализации автомобильного бензина, в 50 субъектах – с долей рынка более 50%, что свидетельствует о высокой концентрации на региональных розничных рынках.[[89]](#footnote-89) Указанные субъекты – вертикально-интегрированные нефтяные компании, которые владеют крупнейшими нефтеперерабатывающими заводами, и занимают доминирующее положение на рынке в разных регионах.

Наличие вертикально-интегрированных компаний создает барьеры для входа на рынок новых субъектов. Крупнейшие нефтеперерабатывающие заводы принадлежат именно ВИНК, а значит, эти компании обладают необходимыми мощностями и могут обеспечить производство нефтепродуктов для достижения окупаемости. Для входа на рынок нефтепереработки нужны значительные капитальные вложения, а сроки окупаемости длительны, поэтому небольшим компаниям трудно соперничать с существующими крупными игроками.

Также в структуру ВИНК входят сбытовые компании и АЗС, что позволяет им сбывать произведенную продукцию через собственные сети. Так как ВИНКи контролируют большее количество мощностей, они могут принимать решения, дискриминационные для других участников, например, увеличивать отгрузку бензинов в адрес собственных сбытовых структур. Иногда ВИНКи могут взаимодействовать между собой, заключая сделки на поставки топлива друг с другом, что ограничивает объем ресурсов, доступного для покупки независимыми участниками рынка. При ограничении доступа топлива на рынок, стоимость бензина у независимых оптовых компаний повышается, что также приводит к увеличению розничных цен на независимых АЗС. В свою очередь, у сбытовых структур ВИНК цены ниже за счет наличия доступа к топливу.[[90]](#footnote-90)

Более того, ВИНК занимают основную долю рынка реализации нефтепродуктов. По данным ФАС РФ в 2014 году в России отгрузка бензинов с нефтеперерабатывающих предприятий на внутренний рынок вертикально-интегрированными нефтяными компаниями составила 92% рынка, а на независимые компании пришлось всего 8%. Данные цифры подтверждают высокую рыночную концентрацию и силу ВИНК при реализации бензина в России.[[91]](#footnote-91)

Таким образом, в России рынок нефтепереработки характеризуется наличием вертикально-интегрированных нефтяных компаний, которые осуществляют деятельность во всех сегментах рынка: осуществляют добычу нефти, нефтепереработку, хранение, оптовую и розничную реализацию бензина. Большинство нефтеперерабатывающих мощностей принадлежит данным компаниям, поэтому они имеют преимущество при реализации продукции. ВИНКи занимают доминирующее положение как в оптовом, так и розничном сегментах, что создает возможность непрозрачного ценообразования и необоснованного повышения цен на топливо.

## **Сезонный характер рынка бензина в РФ**

В течение последних 6 лет динамика цен на автомобильный бензин в РФ представляет собой явно восходящий тренд. Так, изменение стоимости бензина АИ-92 с 2010 по 2016 гг. (рис.4) составило 36,25% (с 21,5 руб. до 33,73 руб., 4.01.2010 – 21.03.2016). [[92]](#footnote-92)



Рисунок 4 Динамика розничных цен на бензин АИ-92 по России 2010-2016 гг.

Для марки АИ-95 (рис. 5) рост цены составил 36,8% (с 23,2 руб. до 36,75 руб., 4.01.2010 – 21.03.2016). [[93]](#footnote-93)



Рисунок 5 Динамика розничных цен на бензин АИ-95 по России 2010-2016 гг.

Из графиков видно, что динамика розничных цен на бензин имеет волатильный характер. Однако на рынке топлива колебания цен имеют в том числе сезонный характер. Чтобы оценить влияние сезонного фактора на динамику цены автомобильного бензина был проведен анализ сезонной компоненты. Для оценки были использованы цены на бензин марки АИ-92[[94]](#footnote-94) (на данную марку приходится 67% внутреннего потребления автомобильного бензина в РФ), на их основе рассчитаны базисные индексы цен[[95]](#footnote-95). Сезонная составляющая была выделена методом скользящих средних.[[96]](#footnote-96) Приведенный график представляет собой оценку аддитивной сезонной составляющей (рис.6).

Рисунок 6 "Сезонная волна" базисного индекса цен автомобильного бензина АИ-92 в РФ, 2012 - 2015 гг.

Так, снижение цен приходится на зимние и весенние месяцы, а повышение начинается с конца лета, особенно заметно осенью. Подобная сезонность часто отмечается и экспертами:[[97]](#footnote-97) в качестве причин выступают изменение погодных условий зимой, увеличение потребления бензина осенью, когда заканчивается сезон отпусков.[[98]](#footnote-98)

Однако амплитуда изменения цен в целом по России не сильно значительна: всего 2%. То есть влияние сезонного фактора на изменения среднероссийской цены не оказывает значительного влияния, но показывает основные тренды сезонных изменений. Можно предположить, что ситуация будет различаться в зависимости от региона страны и разница между максимальным и минимальным изменением будет больше в отдельных субъектах, учитывая расположение и климатические особенности.

Сезонному фактору также подвержено изменение объемов производства бензина (рис.7).

Рисунок 7 Производство автомобильного бензина 2013-2015гг., тыс.тонн.[[99]](#footnote-99)

Анализ сезонной компоненты (аналогичный анализу сезонности цен) показывает, что нефтеперерабатывающие компании наращивают производство в летние и зимние месяцы (рис.8).

Рисунок 8 "Сезонная волна" производства автомобильного бензина АИ-92 в РФ, 2013 - 2015 гг.[[100]](#footnote-100)

Летом компании стараются увеличить объемы бензина перед сезоном повышенного спроса осенью. Зимой наращивание объемов производства, скорее всего, также связано с проведением ремонтов на нефтеперерабатывающих заводах, во время которых часть производственных мощностей не может использоваться для изготовления топлива. Так, например, на графике (рис.5) видно, что производство в апреле значительно падает. Это объясняется тем, что именно в это время несколько лет подряд на крупных нефтеперерабатывающих заводах проводилась модернизация.[[101]](#footnote-101) Ремонты на НПЗ проводятся и в осеннее время, что также отражено на графике (падение производства в сентябре, октябре).

В России графики ремонта нефтеперерабатывающих заводов не закреплены и каждая компания по переработке нефти может установить собственную дату ремонта. Отрасль характеризуется «узкой» нефтепереработкой, то есть в стране существует небольшое количество нефтеперерабатывающих заводов, поэтому любая остановка работы может привести к диссонансу на рынке топлива. Неопределенность сроков способна повлечь неоправданное повышение цены, так как иные участники рынка (посредники – крупно-/мелкооптовые компании, автозаправочные станции) могут быть не готовы к резкому уменьшению производства бензина, начинают быстро скупать топлива, чтобы избежать дефицита, продавцы, в свою очередь, поднимают цены, что сказывается и на конечной стоимости для потребителей. Поэтому трейдеры и операторы АЗС должны учитывать графики ремонтов на нефтеперерабатывающих заводах. Обычно Федеральная антимонопольная служба России делает запросы в компании, чтобы выяснить планируемые даты профилактических ремонтов и проанализировать возможность сговора компаний относительно сроков.[[102]](#footnote-102) Однако часто компании утверждают, что служба не может регулировать график ремонтов. Поэтому в последнее время ФАС предлагает закрепить график ремонтов нефтеперерабатывающих в нормативно-правовых актах. Сейчас график ремонтов НПЗ отсутствует в свободном доступе и распространяется только ЦДУ ТЭК по платной подписке за высокую стоимость. Поэтому участники рынка не обладают исчерпывающей информацией о запасах, экспорте и сроках плановых ремонтов на НПЗ.[[103]](#footnote-103)

С целью сглаживания негативного эффекта от сокращения производства и избегания дефицита на рынке автомобильного бензина Министерство экономического развития РФ призывает компании создавать товарные запасы бензина или обязывает компании импортировать бензин в случае проведения модернизации. В частности, основным поставщиком топлива на российский рынок является Белоруссия. Обычно импортированный бензин используется для продажи в Центральном округе России. Однако поставки топлива из Белоруссии имеют свою неопределенность: они носят нерегулярный характер и полностью зависят от решения белорусских компаний поставлять топливо. Часто они могут просто задекларировать (анонсировать) потенциальные объемы поставок, а потом перевести данное топливо на экспорт в Европу при соответствующей конъюнктуре рынка.[[104]](#footnote-104) Данный вопрос также требует возможного регулирования для стабилизации отгрузки бензина на внутренний рынок.

## **Взаимосвязь цен на бензин в РФ, цен на нефть и курса рубля**

В 2014 году произошло значительное падение мировых цен нефть: в период с 1 июня 2014 по 1 марта 2016 снижение стоимости барреля нефти марки Brent составило 64 % (с $112,36 до $40,44).[[105]](#footnote-105)

Рисунок 9 Динамика цен на нефть марки Brent, $

Будучи основным сырьем для производства нефтепродуктов, снижение нефтяных цен на мировом рынке повлекло за собой и падение цены на топливо в других странах. За год цена на бензин упала в Норвегии – на 6,8%, Нидерландах – 12,7%, в среднем по Европе цены на автомобильное топливо снизились на 10%. В ОАЭ, Казахстане падение составило 11%.[[106]](#footnote-106) В США же падение составило целых 30%.[[107]](#footnote-107) Изменение цены на бензин в разных странах было не настолько значительно, как процент падения цены на нефть, однако нисходящий тренд стоимости очевиден.

Обратная ситуация наблюдается на рынке автомобильного бензина в России: с июня 2014 года средняя цена на бензин поднялась на 11% и имеет общий восходящий тренд.[[108]](#footnote-108)

Рисунок 10 Динамика цен на бензин АИ-92 в России, 2012 - 2015 гг.

Исходя из данных, представленных на графике, тенденции к понижению цен не наблюдается. Таким образом, получается, что в России цена на бензин не имеет сильной зависимости от мировых цен на нефть.

Однако падение стоимости произошло относительно мировых цен на нефть в долларах. Поэтому целесообразно рассмотреть зависимость цены на бензин в России от курса валют (рис. 11).

Рисунок 11 Динамика курса рубля/доллара, 2012 – 2016 гг.

С сентября 2014 курс рубля по отношению к доллару начал значительно ослабевать: стоимость российской валюты упала в 2,2 раза. Динамика цен на нефть, рассчитанных в рублях, показывает, что нефть даже в национальной валюте дешевеет (рис.12).

Рисунок 12 Динамика цен на нефть Brent, руб./баррель, 2012-2016 гг.

Если посмотреть на взаимосвязь цены на нефть Brent (руб./баррель) и цены на бензин (руб.) в России, то можно увидеть отрицательную связь двух переменных при достаточно высоком коэффициенте корреляции Пирсона (табл. 3).

Таблица 3 Корреляционная матрица (Пирсон) цены на нефть (руб.)[[109]](#footnote-109) и   
цены на бензин АИ-92 (руб.)[[110]](#footnote-110)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Цена на нефть, руб. | Цена на бензин, руб |
| Цены на нефть, руб. | **1** | **-0.445** |
| Цена на бензин, руб. | **-0.445\*** | **1** |

*\*коэффициенты значимы при уровне значимости 5%*

Оценив тесноту связи цены на бензин (руб.) и курса доллара/рублю, можно увидеть сильную положительную взаимосвязь переменных (табл.4).

Таблица 4 Корреляционная матрица (Пирсон) цены на бензин АИ-92 (руб.)[[111]](#footnote-111) и курса дол/руб.[[112]](#footnote-112)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Цена на бензин, руб. | Курс доллара, в руб. |
| Цена на бензин, руб. | **1** | **0.898** |
| Курс доллара, в руб. | **0.898\*** | **1** |

*\*коэффициенты значимы при уровне значимости 5%*

Взаимосвязь цены на бензин на российском рынке от курса доллара становится очевидной, если учитывать особенности ценообразования в России. Федеральной антимонопольной службой была выведена специальная формула для расчетов оптовой цены на нефтепродукты на нефтеперерабатывающих заводах. Цены рассчитываются на основе экспортного паритета, который предполагает, что цена внутреннего рынка должна равняться цене мирового рынка топлива за вычетом экспортной пошлины и затрат по доставке продукта до внешнего рынка, важным фактором является обменный курс доллара к рублю.

,

где P – цена приобретения нефтепродукта на территории РФ,

ВК – внешняя котировка нефтепродукта (мировые индексы на нефтепродукты Platts’s),

ЭП – экспортная пошлина на вывоз нефтепродукта,

L – расходы на транспортную логистику от нефтеперерабатывающего завода до ближайшего внешнего рынка (Сингапур, Роттердам, Средиземноморье)

K – курс доллара США к рублю на дату исполнения контракта

D – дифференциал, учитывает особенности оборота нефтепродуктов в РФ.[[113]](#footnote-113)

Из цены на одном из мировых рынков, которая является мировым индексом на бензин, вычитаются расходы на транспортировку от нефтеперерабатывающего завода до предполагаемого места назначения топлива, экспортная пошлина, а потом последовательно добавляются акциз и НДС, а также корректирующая величина – дифференциал. В результате при установлении оптовой цены на бензин величина может отклоняться не более чем на 3% от стоимости рассчитанной по приведенной формуле.[[114]](#footnote-114)

Второй вариант формулы для биржевых торгов выгладит следующим образом.

*,*

где Внутр. К. – внутренние котировки с привязкой к биржевому индексу или композитный (биржа + прямые контракты)

В формуле оптовой цены на бензин не отмечена цена на нефть, только мировой индекс цены на бензин, из которого вычитаются в том числе транспортные расходы, которые будут различаться в зависимости от расположения нефтеперерабатывающего завода, на котором было произведено топливо, и направления поставок. Поэтому зависимость от цены на нефть напрямую не прослеживается. Напротив, прямо отражена в формуле зависимость цены на бензин от курса валют, так как курса доллара по отношению к рублю используется как корректирующий коэффициент.

Однако предложенная методология не учитывает внутренний спрос, структуру рынка в стране и в отдельных регионах. Также не отмечается операционная структура работы российских нефтеперерабатывающих заводов, которые по состоянию и мощностям значительно отличаются от европейских. [[115]](#footnote-115)

Рассмотренный подход используется исключительно для расчета оптовой цены и на этом уровне формула помогает достичь определенного уровня прозрачности при установлении цены.

Особенности процесса реализации топлива и ценообразования заключаются в зависимости розничной цены от оптовой. Произведенный бензин продается оптовым трейдерам по оптовой цене, однако далее он перепродается мелкооптовым посредникам, крупным предприятиям, автозаправочным станциям. И в зависимости от количества звеньев из покупателей, будет накапливаться добавочная стоимость, которая составляет маржу каждого из посредников. В конечном счете, автомобильный бензин, который продается непосредственно потребителю, в структуре своей цены будет иметь несколько товарных надбавок. Для оценки значимости стоимостных надбавок на разных уровнях реализации топлива проанализируем структуру цены на бензин.

## **Структура розничной цены на бензин в РФ**

Розничная цена, устанавливаемая автозаправочными станциями для конечных потребителей, включает несколько составляющих и в общем виде имеет следующую структуру. [[116]](#footnote-116)

Розничная цена = ((Себестоимость + Прибыль предприятия + Налог на добавленную стоимость + Акциз) + Оптовые надбавки) + Торговые надбавки

Цена производителя складывается из себестоимости производства бензина, прибыли нефтеперерабатывающей компании, налога на добавленную стоимость и акциза. Цена оптового предприятия получается путем прибавления оптовых надбавок. В процессе реализации бензина участвуют несколько посредников, поэтому при перепродаже бензина очередному игроку рынка к цене прибавляются определенные надбавки. Розничные автозаправочные станции для установления розничной цены к оптовым ценам добавляют торговые надбавки и налог с продаж.

Несмотря на то, что общая структура розничной цены на бензин известна, компании не обязаны предоставлять соответствующие данные относительно элементов цены, более того они будут отличаться в зависимости от завода производства бензина, места реализации и конкретной автозаправочной станции. Поэтому рассчитать сколько составляет каждый элемент очень сложно и сделать можно только приблизительно. Обычно подобные оценки можно найти в материалах аналитических агентств топливной отрасли.

В соответствии с данными Российского топливного союза обобщенная структура цены в РФ в относительных величинах выглядит следующим образом (рис. 13).[[117]](#footnote-117)

Рисунок 13 Доли элементов в структуре розничной цены бензина АИ-92 в РФ   
на 1 января 2016 г., %

Из графика видно, что наибольший вес в структуре цены имеет налоговая составляющая: налог на добавленную стоимость, налог на добычу полезных ископаемых и акциз в совокупности занимают 50% от общей стоимости. Себестоимость нефти относительно невелика – всего 12%, несмотря на то, что бензин является продуктом нефтепереработки. Значительную часть составляют и надбавки: на оптовом уровне – 14%, на розничном – 9%. Приведенные составляющие можно объединить в следующие группы: налоги, затраты на производство, транспортировка, прибыль в опте и рознице.

1. *Налоги*

Принимаемые налоговые программы служат главным инструментом наполнения различных бюджетов страны, таких как: дорожные фонды за счет акцизов на автомобильное топливо; федеральный бюджет за счет налога на добычу природных ископаемых и налога на добавленную стоимость, а также экспортных пошлин, что оказывает заметное влияние на фактор ценообразования автомобильного бензина.

В России большая налоговая нагрузка на нефтепродукты. В структуре цены бензина налоги занимают около 50% (по оценкам РТС).

Налог на прибыль организаций составляет 20% от прибыли компаний[[118]](#footnote-118), то есть в структуре цены – прибыль нефтеперерабатывающих компаний, оптовых и розничных посредников. Так как конкретные данные относительно прибыли очень сложно вычислить, соответственно, и доля налога на прибыль в структуре цены бензина рассчитывается приблизительно.

Налог на добавленную стоимость (НДС) рассчитывается по ставке 18% от конечной цены товара.

С 1 января 2015 года вступил в силу «налоговый маневр», под которым понимается снижение вывозных таможенных пошлин и корректировка других налогов и пошлин на нефть и нефтепродукты для соблюдения интересов бюджета, нефтяной отрасли и потребителей внутреннего рынка.[[119]](#footnote-119) По сути Федеральный закон № 366[[120]](#footnote-120) устанавливает снижение текущих ставок экспортных таможенных пошлин на сырую нефть и нефтепродукты (табл.5) и одновременное увеличение базовой ставки по налогу на добычу природных ископаемых на товарную нефть с 2015 по 2017 годы.

Таблица 5 Экспортная пошлина на автомобильный бензин, 2015 - 2017 гг., %\* [[121]](#footnote-121)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Без налогового маневра | С налоговым маневром |
| 2015 | 90% | 78% |
| 2016 | 90% | 61% |
| 2017 | 90% | 30% |

*\*% от пошлины на нефть*

По результатам введения налогового маневра экспортная пошлина на автомобильный бензин должна сократиться в 3 раза, что значительно повысит привлекательность экспорта топлива по сравнению с продажами на внутреннем рынке.

Базовая ставка налога на добычу природных ископаемых на нефть должна увеличиться почти в 2 раза с 559 руб. за тонну до 919 руб. за тонну, что повысит в некоторой степени стоимость добычи нефти на внутреннем рынке и, соответственно, себестоимость сырья в структуре цены на бензин.[[122]](#footnote-122) Подорожание сырья приведет к уменьшению доходности нефтеперерабатывающих заводов.

Рост затрат на производство нефтепродуктов, обусловленный повышением налога на добычу природных ископаемых, планировалось частично компенсировать за счет снижения акцизов на топливо, сделав акцизы одинаковыми по величине для всех классов бензинов и уменьшив их до 5 100 рублей за тонну к 2017 году.[[123]](#footnote-123) Однако, из-за неблагоприятной экономической ситуации правительству пришлось отказаться от намеченного плана и уже в 2016 году акцизы на бензин были повышены два раза. По результатам последнего повышения 1 апреля ставки акцизов на бензин 5 экологического класса выросли с 7 530 до 10 130 рублей за тонну, а на бензин, не соответствующий 5 классу – с 10 500 до 13 100 рублей за тонну.[[124]](#footnote-124) Ставки акцизов меньше для бензина более высокого экологического класса. Так как акциз является косвенным налогом и включается в цену бензина, то увеличение ставок приведет к росту цен на бензин, по оценкам Министерства финансов на 5%.[[125]](#footnote-125)

При существующей структуре рынка бензина в России высокую налоговую нагрузку, понижающую прибыльность нефтепереработки в России, способны выдержать в основном только крупные нефтяные компании за счет эффекта от масштаба благодаря наличию большого количества мощностей. Таким образом, высокий уровень налогообложения способствует вытеснению небольших игроков с рынка, тем самым увеличивая концентрацию на рынке, что дает больше возможностей для крупных нефтеперерабатывающих компаний для установления собственных цен.[[126]](#footnote-126)

1. *Затраты на производство*

Затраты на производство бензина включают в себя себестоимость сырья и издержки переработки нефти. Так как в России нефтеперерабатывающими заводами владеют нефтяные компании, которые осуществляют добычу нефти, то зачастую информация относительно стоимости сырья не раскрывается. Поэтому в различных источниках можно увидеть лишь приблизительные оценки. Стоимость нефти в общей структуре цены на бензин в России составляет небольшую величину – примерно 12%. Если сравнивать этот показатель с другими странами, то в России он значительно ниже: например, в США доля сырой нефти в цене литра бензина составляет почти 65%.[[127]](#footnote-127) Поэтому изменения цен на нефть не будут иметь большого значения для изменения цен на автомобильный бензин в России.

При оценке затрат на переработку нефтепродуктов необходимо учитывать глубину переработки на заводах. В России НПЗ не достаточно модернизированы, поэтому глубина переработки по-прежнему остается на низком уровне – в среднем около 70%, в то время как в Европе данный показатель составляет 85%, а в США – 90%.[[128]](#footnote-128) Мощности вторичной переработки в России не превышают 50% от мощностей первичной переработки, тогда как в среднем в мире отношение вторичных мощностей к первичным составляет не менее 90%. При этом необходимо отметить, что 22 из 27 крупных НПЗ нефтяных компаний работают по 40 - 50 лет.[[129]](#footnote-129) Это означает, что нефтеперерабатывающие заводы в России могут выпустить меньше нефтепродуктов, чем в зарубежных странах, что повышает цену на бензин. Однако модернизация – очень долгосрочный и капиталоемкий процесс, поэтому повысить производительность за счет этого фактора в краткосрочной перспективе невозможно.

1. *Транспортные расходы*

Транспортные расходы зависят от расположения нефтеперерабатывающих заводов относительно потребительских рынков. На территории России существует более 30 крупных НПЗ с объемами переработки более 1 млн. тонн нефти и несколько десятков мелких. Однако если посмотреть на их расположение, то большая часть сосредоточена в европейской части страны.[[130]](#footnote-130) Однако подобная неравномерность привела к тому, что в некоторых регионах находится несколько заводов, а большая часть восточных и северных – не имеют ни одного НПЗ. Поэтому, когда бензин перевозится в отдаленные от НПЗ места потребления, затраты на транспортировку будут составлять большую часть в структуре цены. Соответственно, уровень цен будет отличаться в зависимости от региона.

1. *Торговые и оптовые надбавки*

Торговая надбавка представляет собой разницу между розничной и оптовой ценой товара, которая необходима для покрытия издержек и получения прибыли предприятиями торговли.[[131]](#footnote-131) Торговая наценка на бензин составляет доход розничного продавца. Аналогично, оптовая (снабженческо-сбытовая) надбавка прибавляется к отпускной цене производителя и является доходом оптового посредника.

По данным Российского топливного союза приблизительно оптовые надбавки в структуре средней цены на бензин по России составляют около 14%, а торговые – 9%. Совместно, это почти 25% розничной цены.

Действующее законодательство не ограничивает максимальный размер наценки для большинства видов товаров, в том числе на бензин. Организации определяют размер наценки самостоятельно, что дает им возможность установить необоснованно высокие значения надбавок, ссылаясь на рыночную конъюнктуру.

Исходя из данных Федеральной антимонопольной службы[[132]](#footnote-132), можно выделить следующую тенденцию (рис.10): при увеличении цены на бензин нефтеперерабатывающего завода и дохода от реализации на оптовом уровне, торговые надбавки в рознице сокращаются при общем увеличении цен, так как владельцы автозаправочных станций не могут резко сильно повышать цены для потребителей. Поэтому в периоды снижения цен производителей и оптовых трейдеров розничные продавцы не будут значительно сокращать цены, а за счет увеличения надбавок будут стараться увеличить доходы.[[133]](#footnote-133)

Рисунок 13 Составляющие розничной цены на бензин, 2010 г.,2011 г.

Также наличие на рынке бензина вертикально-интегрированных компаний ограничивают конкуренцию. Особенность заключается в реализации всей производственной цепочки внутри одной компании: ВИНК непосредственно добывает нефть, перерабатывает ее и производит нефтепродукты на собственных нефтеперерабатывающих заводах и самостоятельно осуществляет оптовую и розничную реализацию произведенных нефтепродуктов через свои каналы сбыта.

То есть в логистической цепочке вертикально-интегрированной нефтяной компании, которая производит бензин и реализует его на собственных автозаправочных станциях, отсутствуют некоторые посредники, а значит, в конечной розничной стоимости бензина ценовые надбавки будут занимать меньшую долю, что дает ВИНК ценовое преимущество. По данным Федеральной антимонопольной службы РФ в 2014 году в России доля отгрузки автомобильных бензинов с нефтеперерабатывающих предприятий на внутренний рынок вертикально-интегрированными нефтяными компаниями составила 92%, соответственно, независимые нефтеперерабатывающие компании осуществили только 8%, что подтверждает высокую силу ВИНК при реализации автомобильного бензина в России.[[134]](#footnote-134)

Сбытовым компаниям, входящим в ВИНК, бензин реализуют по цене существенно ниже, чем для независимых посредников и автозаправочных станций, так как внутри структуры компании существует перераспределение центров доходов и затрат с розничного звена на оптовое, в связи с использованием трансфертного ценообразования.[[135]](#footnote-135) В данном случае имеет место трансфертное ценообразование. Согласно Федеральной налоговой службе трансфертная цена устанавливается в хозяйственных операциях между разными подразделениями одной компании или между участниками единой группы компаний.[[136]](#footnote-136) Но определить добавочную стоимость в данном случае практически невозможно – в рамках собственной структуры компании имеют пространство для маневра в области установления цен. Непрозрачное ценообразования создает дискриминационные условия для независимых нефтяных компаний и способствует завышению цен на бензин и нарушению антимонопольного законодательства.

Таким образом, структура розничной цены на бензин имеет несколько особенностей. Во-первых, значительную долю занимает налоговая составляющая – около 50% цены. Во-вторых, транспортные расходы на доставку бензина будут различаться в зависимости от региона потребления. Также в структуре присутствуют две непрозрачные части: себестоимость нефти для производства нефтепродуктов и оптовые и торговые надбавки. Именно в этих зонах может формироваться основная прибыль от продажи бензина. Присутствие на рынке вертикально-интегрированных нефтяных компаний также влияет на процесс формирования цены на бензин. При реализации бензина внутри структуры таких компаний сложнее определить значение ценовых надбавок, что приводит к непрозрачному ценообразованию. Более того, ВИНКи продают независимым сбытовым компаниям бензин по более высокой цене, что ограничивает конкуренцию на рынке.

**Вывод**

Рассмотренные конъюнктурные и базовые ценообразующие факторы на рынке бензина в России имеют ряд особенностей.

Структура рынка нефтепереработки в России характеризуется наличием вертикально-интегрированных нефтяных компаний, которые осуществляют деятельность во всех сегментах рынка: производят добычу нефти, нефтепереработку, хранение, оптовую и розничную реализацию бензина. Данные компании являются крупнейшими поставщиками бензина как на оптовом, так и розничном рынке топлива. На рынке также представлены независимые небольшие нефтеперерабатывающие компании, однако они занимают незначительную долю рынка (8% отгрузки бензинов по сравнению с 92% ВИНК, 2014 г.). Наличие вертикально-интегрированных компаний создает барьеры для входа на рынок новых субъектов, так как для этого необходимы значительные капитальные вложения, а сроки окупаемости длительны, поэтому небольшим компаниям трудно соперничать с существующими крупными игроками.

Преимущество вертикально-интегрированных компаний заключается в непосредственной добыче нефти для дальнейшей переработки. Более того, вертикально-интегрированным компаниям в России принадлежат 27 крупнейших НПЗ, что позволяет им контролировать около 90% мощностей в стране. Однако неравномерное расположение перерабатывающих заводов на территории страны (большая часть сконцентрирована в центральной части) затрудняет доставку в отдаленные районы потребления, где цены на бензин выше за счет транспортной составляющей.

Оптовый рынок бензина в России, имеющий границы в рамках территории страны, носит олигополистический характер за счет доминирующего положения крупнейших нефтяных компаний. На большинстве розничных рынков, чьи географические границы определены субъектами РФ, присутствует доминирующий хозяйствующий субъект, многие рынки монополизированы, что негативно сказывается на уровне конкуренции и возможности рыночного ценообразования.

Более того, в структуру вертикально-интегрированных компаний входят собственные сбытовые компании и сети автозаправочных станций, что позволяет им сбывать произведенную продукцию через собственные сети. Так как эти компании контролируют большее количество мощностей, они могут принимать решения, дискриминационные для других участников, например, увеличивать отгрузку бензинов в адрес собственных сбытовых структур, что создает возможность непрозрачного ценообразования и необоснованного повышения оптовых и розничных цен на топливо.

На розничном рынке бензина в России также действует фактор сезонности как со стороны спроса, так и со стороны предложения. Цены на бензин обычно имеют тенденцию к повышению в осенний период. Однако волатильность цен в течение года на рынке также обусловлена различными несезонными факторами: неполадки на нефтеперерабатывающих заводах, увеличенные объемы экспорта, несогласованность импортных поставок – все факторы могут вызывать дефицит на рынке и, соответственно, повышение цен. Со стороны предложения сезонность заключается в наращивании объемов производств перед периодами повышенного спроса. Однако учитывая расположение НПЗ и зависимость регионов от поставок топлива, можно отметить важность согласованности графиков планируемых ремонтов НПЗ с целью избегания дефицита топлива на рынке.

В России ценообразование на рынке бензина связано с динамикой курса валют. Так как Россия является страной-экспортером нефти и нефтепродуктов, перед компаниями стоит выбор между поставками на внутренний рынок и на экспорт. Для создания равных условий Федеральной антимонопольной службой была предложена особая формула для расчета оптовых цен, основанная на принципе экспортного паритета, и учитывающая курс рубля по отношению к доллару. Данная формула позволяет достичь определенной степени прозрачности при установлении оптовых цен, которые отражаются на уровне розничных цен.

Рассматривая структуру розничной цены на бензин, можно отметить высокую налоговую нагрузку на нефтеперерабатывающую отрасль. Доля различных налогов в структуре цены составляет около 50%. Стоит учесть, что косвенные налоги (акцизы, налог на добавленную стоимость) по сути уплачивается потребителем, причем в последнее время уровень акцизов повышается. Высокая доля налогообложения сокращает маржу производителей топлива, что делает отрасль менее привлекательной. Более того, высокий уровень налогообложения способны выдержать крупные вертикально-интегрированные нефтяные компании, что уменьшает конкурентоспособность небольших независимых производителей.

Оценивая затраты на производство бензина, важно отметить низкий уровень нефтепереработки в России. Это означает, что нефтеперерабатывающие заводы в России могут выпустить меньше нефтепродуктов, чем в зарубежных странах, что повышает цену на бензин. Небольшие мощности производства и устарелые основные средства обуславливают необходимость модернизации российских заводов.

Транспортная составляющая розничной цены на бензин зависит от региона потребления топлива, так нефтеперерабатывающие заводы расположены неравномерно на территории страны. Высокая концентрация на региональных рынках может приводить к завышенным показателям транспортных расходов.

В структуре розничной цены на бензин присутствует несколько непрозрачных составляющих – стоимость сырья и ценовые надбавки. Так как основные объемы бензина производят вертикально-интегрированные компании, которые непосредственно осуществляют добычу нефти, то очень сложно определить себестоимость нефти для производства топлива. Оптовые и торговые надбавки составляют значительную долю розничной цены, однако сложно определить их точное значение. Организации определяют размер наценки самостоятельно, что дает им возможность установить необоснованно высокие значения надбавок, ссылаясь на рыночную конъюнктуру. Сбытовым компаниям, входящим в ВИНК, бензин реализуется по цене существенно ниже, чем для независимых посредников и автозаправочных станций, так как внутри структуры компании существует перераспределение центров доходов и затрат с розничного звена на оптовое, в связи с использованием трансфертного ценообразования. Однако определить добавочную стоимость в данном случае практически невозможно – в рамках собственной структуры компании имеют пространство для маневра в области установления цен. Непрозрачное ценообразования создает дискриминационные условия для независимых нефтяных компаний и способствует завышению цен на бензин и нарушению антимонопольного законодательства.

Таким образом, особенности структуры рынка бензина обуславливают необходимость государственного вмешательства для создания равных условий доступа к рынкам сбыта и формированию объективной цены на бензин в России.

## **Государственное регулирование рынка бензина в РФ**

## **Реализуемые направления государственного регулирования в РФ**

В Российской Федерации действует рыночное ценообразование на нефть и нефтепродукты. В настоящее время используются косвенные методы регулирования: экспортные пошлины, стимулирование биржевой торговли, антимонопольная политика. То есть цены на бензин должны формироваться благодаря рыночному механизму конкуренции. Однако развитие конкуренции на рынке проблематично из-за высокой монополизированности рынка нефти и нефтепереработки. В настоящее время реализуются следующие направления государственного регулирования на российском рынке нефтепродуктов.

* *Создание конкурентных условий на рынке нефтепродуктов*

С 2006 года в РФ действует федеральный закон № 135-ФЗ «О защите конкуренции», в соответствии с которым Федеральной антимонопольной службой осуществляется контроль рыночного положения крупных нефтеперерабатывающих компаний. В частности, законом запрещается хозяйствующему субъекту, занимающему доминирующее положение на рынке, устанавливать монопольно высокую цену товара, экономически или технологически не обоснованно сокращать производство товара, не обоснованно отказываться от заключения договора с отдельными покупателями, создавать дискриминационные условия, а также препятствовать доступу на товарный рынок других субъектов.[[137]](#footnote-137) Федеральный закон № 45-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» вводит штрафы за нарушение антимонопольного законодательства. Всего с 2008 года было заведено 460 дел на нефтеперерабатывающие компании за согласованные действия доминирующих хозяйствующих субъектов, установление монопольно высоких цен и иные злоупотребления доминирующим положением, в результате чего был собран почти 21 млрд рублей в виде штрафов.[[138]](#footnote-138) Таким образом контролирующие органы в России стремятся ослабить силу вертикально-интегрированных нефтяных компаний на рынке топлив, наказывая их за пользование преимущественным положением.

Федеральная антимонопольная служба России разработала проекты федеральных законов «О рыночном ценообразовании на нефть и нефтепродукты в Российской Федерации»[[139]](#footnote-139) и «Об обороте нефти и нефтепродуктов в Российской Федерации».[[140]](#footnote-140) В первом законопроекте предлагается ввести три базовых индекса рыночных цен, а именно: сопоставимые цены зарубежных рынков, биржевые котировки и внебиржевые цены. Ценовой арбитраж между перечисленными тремя индексами позволит ориентировать цены на нефтепродукты на рыночный уровень и не допускать их необоснованного роста. Второй законопроект содержит ряд требований, способствующих созданию конкурентных условий на внутреннем рынке. Например, не допускать сделки слияний и приобретений или выделения земельных участков под постройку АЗС тем компаниям, доля которых на региональном рынке превышает 35 процентов. Предлагается также разделить по видам деятельности предприятия, которые занимаются оптовой и розничной реализацией нефтепродуктов. Однако, к сожалению, данные законопроекты с 2013 года до сих пор не вступили в силу.

* *Развитие биржевой торговли*

В последние годы в России начала развиваться биржевая торговля бензином с целью развития рыночного ценообразования в России. В 2008 году была создана торговая биржа ЗАО «СПбМТСБ», которая организует биржевые торги реальным товаром и срочными контрактами и создает удобный и прозрачный механизм торговли. На основе заключенных в ходе биржевых торгов сделок осуществляется ежедневный расчет и публикация значений индексов нефтепродуктов, в том числе бензина. Формирование российских индикаторов и развитие срочного товарного рынка помогают производителям и потребителям бензина хеджировать ценовые риски.[[141]](#footnote-141)

Также формируется нормативно-правовая база, направленная на развитие биржевой торговли. Был принят Федеральный закон от 21 ноября 2011 года № 325-ФЗ «Об организованных торгах». В 2013 году был принят приказ ФАС России и Минэнерго "Об утверждении минимальной величины продаваемых на бирже нефтепродуктов и требований к биржевым торгам, в ходе которых заключаются сделки с нефтепродуктами хозяйствующим субъектом", который устанавливает для хозяйствующих субъектов, занимающим доминирующее положение на соответствующих оптовых товарных рынках реализовывать на бирже автомобильный бензин в количестве 10% от отгрузки на внутренний рынок.[[142]](#footnote-142) Данная мера направлена на достижение прозрачности цены при реализации бензина. Однако для более эффективной и конкурентной работы рынка необходимо достижение более высоких показателей биржевых торгов, так как остальные 90% торгуются вне биржи.

* *Обеспечение недискриминационного доступа к транспортной инфраструктуре*

В России также приняты «Правила обеспечения недискриминационного доступа к услугам субъектов естественных монополий по транспортировке нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам в Российской Федерации»[[143]](#footnote-143) утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 29.03.2011 № 218. Правила ограничивают дискриминационный характер доступа к инфраструктуре для транспортировки топлива и обязывают информировать об условиях получения доступа к услугам по транспортировке.

* *Стимулирование модернизации нефтеперерабатывающих заводов*

Также в РФ инициируются меры по модернизации нефтеперерабатывающих заводов В 2011 году были подписаны четырехсторонние соглашения между 11 нефтяными компаниями и 6 НПЗ, Федеральной антимонопольной службой, Ростехнадзором и Росстандартом, обязующие нефтяные компании модернизировать свои заводы для производства более качественных нефтепродуктов и обеспечить необходимые объемы из производства и поставок на внутренний рынок. Срок модернизации продлен до 2020 года. Данная мера позволит увеличить глубину нефтепереработки и повысить уровень производства автомобильного бензина в том числе.[[144]](#footnote-144)

* *Мониторинг изменения цен на рынке*

Более того, для эффективного мониторинга цен на рынке нефтепродуктов Федеральная антимонопольная служба использует специальную автоматизированную систему ежедневного (еженедельного) сбора и обработки статистических данных о ценах на мелкооптовых и розничных рынках нефтепродуктов в 83 регионах Российской Федерации, с разделением на АЗС ВИНК и АЗС независимых компаний, по отгрузке нефтепродуктов в адрес компаний ВИНК и в адрес независимых участников рынка, а также об остатках нефтепродуктов на нефтебазах. Также ФАС России осуществляет мониторинг биржевых и внебиржевых цен федерального оптового рынка нефтепродуктов, а также индикаторов мировых цен, приведенных по условиям сопоставимости с внутренним рынком Российской Федерации.[[145]](#footnote-145)

## **Возможные направления государственного регулирования в РФ**

Проанализировав особенности формирования цен на бензин на розничном рынке в России, можно выделить направления, в которых косвенные методы государственного регулирования позволят избежать необоснованного повышения цен и повысить прозрачность ценообразования.

* *Обеспечение недискриминационного доступа независимых компаний на рынок нефтепродуктов*

Высокая концентрация на рынке нефтепродуктов препятствует развитию конкуренции и негативно влияет на установление цен. Так как в структуру вертикально-интегрированных компаний входят собственные сбытовые компании и сети автозаправочных станций, это позволяет им сбывать произведенную продукцию через собственные сети. Так как эти компании контролируют большее количество мощностей, они могут принимать решения, дискриминационные для других участников, например, увеличивать отгрузку бензинов в адрес собственных сбытовых структур, что создает возможность непрозрачного ценообразования и необоснованного повышения оптовых и розничных цен на топливо. Напротив, независимые АЗС должны покупать топливо на тех же условиях, что и сбытовые компании – владельцы АЗС, которые входят в состав ВИНК.

* *Предотвращение дефицита на рынке бензина*

Появление дефицита на рынке топлива при наличии устойчивого спроса приводит к повышению цен. Самостоятельных действий игроков на рынке недостаточно. При определенной конъюнктуре рынка компаниям выгоднее экспортировать топливо, иногда у компаний не хватает мощностей для обеспечения внутреннего спроса. Таким образом, для предотвращения появления дефицита бензина на рынке, необходим контроль за запасами топлива, публикация информации по остаткам топлива в нефтехранилищах.

Для недопущения перебоев производства бензина важно согласование сроков ремонтов крупных нефтеперерабатывающих заводов. Так как крупнейшие НПЗ обеспечивают большие объемы производства, вывод завода из деятельности сократит поставки топлива, из-за чего в районах потребления может возникнуть дефицит, что приведет к повышению цен на бензин.

Важно также контролировать объемы экспорта и импорта: компании не должны экспортировать топливо в ущерб внутреннему рынку, при импорте топлива для покрытия нехватки бензина на внутреннем рынке заявленные объемы должны гарантировано поставлять на внутренний рынок.

* *Повышение прозрачности формирования цен на розничном рынке бензина*

Непрозрачной составляющей розничной цены является установление оптовых и торговых надбавок. Использование трансфертного ценообразования в вертикально-интегрированных нефтяных компаниях позволяет им реализовывать бензин сбытовым компаниям и автозаправочным станциям по цене существенно ниже, чем для независимых посредников. В рамках ВИНК практически невозможно определить, сколько составляли надбавки на оптовом и розничном уровнях, поэтому обязательно ведение раздельного учета затрат и доходов по основным видам деятельности, а также по разным видам нефтепродуктов.

* *Снижение налоговой нагрузки на рынке нефтепродуктов*

При существующей структуре рынка бензина в России высокую налоговую нагрузку, понижающую прибыльность нефтеперерабатывающих компаний в России, способны выдержать крупные нефтяные компании. Высокий уровень налогообложения способствует вытеснению небольших игроков с рынка. Более того, в структуре розничной цены на бензин присутствует значительная доля косвенных налогов, оплата которых осуществляется непосредственно потребителями.

Таким образом, реализуемые и возможные направления государственной политики на рынке бензина в России можно обобщить следующим образом (табл.6).

Таблица 6 Реализуемые и возможные направления государственного регулирования рынка бензина

|  |  |
| --- | --- |
| Реализуемые направления государственного регулирования | Возможные направления  государственного регулирования |
| * Создание конкурентных условий на рынке нефтепродуктов; * Развитие биржевой торговли; * Обеспечение недискриминационного доступа к транспортной инфраструктуре; * Стимулирование модернизации нефтеперерабатывающих заводов; * Мониторинг изменения цен на рынке | * Обеспечение недискриминационного доступа независимых компаний на рынок нефтепродуктов; * Предотвращение дефицита на рынке бензина; * Повышение прозрачности формирования цен на розничном рынке бензина; * Снижение налоговой нагрузки на рынке нефтепродуктов |

Составлено по: классификация автора

Предлагаемые меры направлены на стимулирование конкуренции в отрасли, обеспечение прозрачности ценообразования и предотвращения дефицита топлива на внутреннем рынке.

**Вывод**

На рынке автомобильного бензина в РФ действует множество факторов формирования цены. Восходящий тренд динамики розничных цен на бензин дополняется фактором сезонности как со стороны спроса, так и со стороны предложения. Во-первых-нефтеперерабатывающие компании должны учитывать периоды высокого потребления и предварительно увеличивать производство бензина и создавать запасы для того, чтобы избежать дефицита топлива на рынке. Во-вторых, несогласованный график ремонтов на нефтеперерабатывающих заводах не должен создавать недостаток топлива на внутреннем рынке. То же самое относится к экспорту: не смотря на периоды более выгодных поставок бензина на внешний рынок, на внутреннем рынке спрос должен удовлетворяться. Это может быть достигнуто в том числе за счет импорта топлива, однако в данном случае импорт должен быть обеспечен и не создавать ценовых дискриминационных условий для внутренних потребителей за счет более высокой транспортной составляющей.

В России розничная цена на бензин имеет взаимосвязь с курсом доллара по отношению к рублю: розничная цена формируется из оптовой, которая в свою очередь должна соответствовать экспортному паритету. Экспортный паритет рассчитывается по специальной формуле, в которой в качестве одной из переменных учитывается курс валют.

Анализируя структуру розничной цены автомобильного бензина в России можно выделить следующие особенности. Во-первых, существует сильная налоговая нагрузка, сокращающая прибыль производителей. Во-вторых, транспортная составляющая неоднозначна и отличается в зависимости от региона производства и потребления бензина, исходя из месторасположения нефтеперерабатывающего завода. Наконец, в структуре цены присутствуют две непрозрачные области: стоимостная составляющая сырья для производства топлива и надбавок на розничном и торговом уровнях.

Высокая концентрация на российском оптовом и региональных розничных рынках, обусловлен присутствием на рынке вертикально-интегрированных компаний, которые осуществляют около 92% отгрузки бензина на внутренний рынок. Доминирующее положение этих компаний негативно влияет на формирование цены, так как они имеют возможность устанавливать более высокие надбавки, осуществляя перепродажу структурным подразделениям, а также перепродавать бензин независимым сбытовым компаниям по завышенным ценам.

Государственное регулирование рынка автомобильного бензина осуществляется рыночным способом: используются преимущественно косвенные методы. Для стимулирования конкуренции на рынке и обеспечения большей прозрачности формирования цен создаются условия для развития биржевой торговли нефтепродуктами, в том числе бензином, контролирующие органы осуществляют мониторинг цен для определения необоснованных повышений, на основании которых Федеральной антимонопольной службой могут быть возбуждены дела по нарушению конкуренции на рынке, предпринимаются попытки создания недискриминационных условий доступа к транспортной инфраструктуре, модернизации производственных мощностей.

В дальнейшем для повышения прозрачности и объективности формирования цен на розничном рынке бензина следует развивать следующие направления государственного косвенного регулирования. Активно создавать условия недискриминационного доступа независимых небольших нефтеперерабатывающих компаний на рынок нефтепродуктов, предотвращать появление дефицита на рынке бензина, повышать прозрачность формирования цен на розничном рынке бензина, а также снижать налоговую нагрузку на рынке нефтепродуктов.

# **Заключение**

Бензин является важным видом топлива для экономики страны: он используется для личного потребления многих домохозяйств, промышленного применения предприятий в различных отраслях. Необоснованное повышение цен может привести к уменьшению располагаемого дохода потребителей и снизить прибыль производств разных отраслей экономики. Повышение стоимости бензина в России, несмотря на падение мировой цены на нефть, приводит к возникновению предположения о существовании непрозрачных принципов формирования цены на бензин в России. В мире для стабилизации цен на рынке топлива используются разные подходы и способы государственного регулирования. Целью данной работы являлось определение возможных направлений государственной политики на рынке бензина в России.

Основной задачей в работе было определение особенностей формирования цены на бензин на российском розничном рынке. Для ее решения необходимо было проанализировать теоретические основы ценообразования на рынке бензина. В частности, были рассмотрены и систематизированы основные факторы, которые влияют на уровень цены на бензин. В соответствии с выбранной классификацией данные факторы по характеру воздействия на формирование цен на бензин делятся на базовые, конъюнктурные и регулирующие. По результатам анализа существующих факторов к базовым (стоимостным) были отнесены себестоимость сырья, затраты на нефтепереработку, глубина нефтепереработки и транспортные расходы. Конъюнктурные факторы, связанные с изменениями рынка, включают в себя спрос, предложение, сезонность, валютный курс и структуру рынка нефтепереработки. Регулирующим фактором выступает государственная политика в отрасли, которая, в том числе, влияет на иные группы факторов. Далее были проанализированы основные подходы и способы государственного регулирования на рынке бензина, используемые в мировой практике. Типы государственного регулирования представляют собой рыночный метод или прямое воздействие на цены, в зависимости от применения которых используются косвенные или прямые механизмы воздействия на рынок. Также был рассмотрен процесс производства бензина для определения этапов формирования добавочной стоимости, на основании которого сделан вывод о том, что последовательность этапов реализации бензина обуславливает зависимость розничных цен от оптовых.

В работе была выведена схема механизма функционирования рынка бензина в России, в результате чего были выделены следующие особенности: наличие нескольких уровней реализации топлива – оптовый и розничный, множества посредников от производителей до конечных потребителей, вертикально-интегрированных нефтяных компаний, чье присутствие ослабляет конкуренцию в отрасли. Формирование розничной цены происходит под влиянием всех игроков рынка на предшествующих этапах от переработки до перепродажи бензина. Определение механизма дало понимание работы рынка для последующего анализа факторов.

Далее рассмотренные конъюнктурные, базовые и регулирующие факторы были использованы для характеристики рынка бензина в России. Анализ структуры рынка нефтепереработки в России показал, что наличие на рынке таких крупных игроков, как вертикально-интегрированные нефтяные компании препятствуют развитию конкуренции, что негативно отражается на формировании цены на бензин. Отличительная особенность этих компаний заключается в выполнении различных стадий производства и реализации бензина: добыча нефти, нефтепереработка, хранение, оптовая и розничная торговля. На оптовом и розничном рынках ВИНК занимают доминирующее положение. Преимущество также заключается в том, что ВИНК принадлежат крупнейшие нефтеперерабатывающие заводы страны и, соответственно, большая часть производственных мощностей. Более того, в структуру вертикально-интегрированных компаний входят сбытовые компании и сети автозаправочных станций, что позволяет им сбывать произведенную продукцию через собственные сети. Все эти аспекты приводят к исключительному положению ВИНК на рынке нефтепереработки, что создает возможность непрозрачного ценообразования и необоснованного повышения цен, а также создания дискриминационных условий для выхода на рынок независимых компаний.

Также на российском рынке могут создаваться ситуации дефицита топлива на рынке. Чтобы избежать данного последствия, важно учитывать фактор сезонности потребления бензина, контролировать объемы экспорта и остатки бензина в нефтехранилищах, гарантировать импортные поставки для покрытия дефицита в отдельных регионах страны, согласованно проводить ремонтные работы на нефтеперерабатывающих заводах, так как из-за узкой нефтепереработки в стране остановка производства может привести к дефициту топлива на внутреннем рынке.

Формирование цены на бензин в России в большей степени связано с изменением курса рубля, чем мировых цен на нефть, так как для ценообразования используется принцип экспортного паритета (равенство цен при отгрузке топлива на внутренний или внешний рынок), для расчетов которого используется курс рубля по отношению к доллару. Стоимость же нефти в структуре розничной цены на нефть занимает незначительную часть по сравнению с другими странами.

Также в России существует низкий уровень нефтепереработки, то есть нефтеперерабатывающие заводы могут выпустить меньше нефтепродуктов, чем в зарубежных странах, в результате повышается цена на бензин. Небольшие мощности производства и устарелые основные средства обуславливают необходимость модернизации российских заводов.

Анализ структуры розничной цены на бензин позволяет сделать вывод о высокой налоговой нагрузке на нефтеперерабатывающую отрасль. Значительная доля косвенных налогов (акцизы и НДС) перекладывается на фактических потребителей топлива. Высокий уровень налогообложения способны выдержать крупные вертикально-интегрированные нефтяные компании, что уменьшает конкурентоспособность небольших независимых производителей.

В структуре розничной цены на бензин присутствует несколько непрозрачных составляющих – стоимость сырья и ценовые надбавки. Основные объемы бензина производятся вертикально-интегрированными компаниями, которые непосредственно осуществляют добычу нефти, что усложняет определение себестоимость нефти для производства топлива. Оптовые и торговые надбавки составляют значительную долю розничной цены, однако организации определяют размер наценки самостоятельно, что дает им возможность установить необоснованно высокие значения надбавок за счет трансфертного ценообразования. Непрозрачное ценообразования создает дискриминационные условия для независимых нефтяных компаний и способствует завышению цен на бензин.

Для определения возможных направлений государственного регулирования цен на бензин была проанализирована реализуемая на данный момент государственная политика на рынке топлива. Государственное регулирование рынка автомобильного бензина осуществляется рыночным способом с помощью косвенного воздействия. Для стимулирования конкуренции на рынке и обеспечения большей прозрачности формирования цен создаются условия для развития биржевой торговли нефтепродуктами, осуществляется мониторинг цен для определения необоснованных повышений, на основании которых могут быть выписаны штрафы нарушителям антимонопольного законодательства, создаются недискриминационные условия доступа к транспортной инфраструктуре, стимулируется модернизация производственных мощностей.

В результате, на основании проведенного анализа розничного рынка бензина в России, выделении основных факторов, влияющих на формирование цен на бензин, рассмотрении реализуемой государственной политики были определены возможные направления дальнейшего государственного регулирования рынка бензина в рамках рыночного подхода. Для повышения прозрачности и объективности формирования цен на розничном рынке бензина следует активно создавать условия недискриминационного доступа независимых небольших нефтеперерабатывающих компаний на рынок нефтепродуктов, предотвращать появление дефицита на рынке бензина, повышать прозрачность формирования цен на розничном рынке бензина, а также снижать налоговую нагрузку на рынке нефтепродуктов.

Проведенное исследование отличается от ранних работ многоаспектным анализом рынка бензина: систематизированы и классифицированы основные факторы, влияющие на ценообразование бензина, которые были также применены к российскому розничному рынку. В работе выведен механизм функционирования рынка бензина в России, что позволило учесть различные аспекты, характерные для российского рынка, при анализе факторов, влияющих на формирование цен.

Анализ особенностей функционирования розничного рынка бензина в России и факторов, влияющих на формирование цен на бензин, позволяет сделать вывод о необходимости дальнейшего государственного регулирования рынка в рамках рыночного ценообразования с использованием косвенных методов.

# **Список литературы**

1. Антимонопольный контроль на рынке автомобильного топлива [Электронный ресурс] // Федеральная антимонопольная служба. – Режим доступа: http://faspomnit.fas.gov.ru/netcat\_files/410/523/Golomolzin.pdf] (дата обращения: 23.05.2016)
2. Биржевая торговля нефтью и нефтепродуктами [Электронный ресурс] // Федеральная антимонопольная служба. – Режим доступа: <http://fas.gov.ru/netcat_files/File/Prezentatsiya%20A%20N%20Golomolzina%20v%20Astanu.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
3. Биржевое ценообразование нефтепродуктов [Электронный ресурс] // Neftproduct.ru. – Режим доступа: <http://www.neft-product.ru/info_detail-120.html> (дата обращения: 23.05.2016)
4. Биржевые индексы цен на нефтепродукты СПбМТСБ [Электронный ресурс] // Мосдизель.РФ. – Режим доступа: <http://spimex.com/> (дата обращения: 23.05.2016)
5. Бушуев В.В., Конопляник А.А., Миркин и др. Цены на нефть: анализ, тенденции, прогноз. – М.: ИД «Энергия», 2013. 344 с., с.117-170. – Режим доступа: <http://www.mirkin.ru/_docs/book077.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
6. В Минэнерго предупредили о сокращении производства бензина [Электронный ресурс] // РБК. – Режим доступа: <http://www.rbc.ru/business/03/04/2015/551d6cd89a7947ff74c53021> (дата обращения: 23.05.2016)
7. В России резко подорожал бензин [Электронный ресурс] // Ведомости. – Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2015/07/06/599434-v-rossii-rezko-podorozhal-benzin> (дата обращения: 23.05.2016)
8. В России с 1 апреля повысились акцизы [Электронный ресурс] // Interfax. – Режим доступа: <http://www.interfax.ru/business/501445> (дата обращения: 23.05.2016)
9. Ведение бизнеса в России [Электронный ресурс] // KPMG. – Режим доступа: <https://www.kpmg.com/RU/ru/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/Tax_2r.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
10. Вертикально-интегрированные нефтяные компании [Электронный ресурс]/ Мосдизель.РФ. URL: http://xn--d1acfdrboy8h.xn--p1ai/rynok\_diztopliva/vinki.php, (дата обращения: 23.05.2016)
11. ВИНК повысили цену складских запасов [Электронный ресурс] // Нефтегазовая вертикаль. – Режим доступа: <http://www.ngv.ru/analytics/obzor_rossiyskogo_rynka_nefteproduktov_za_30_03_15/> (дата обращения: 23.05.2016)
12. ГОСТ Р 51105-97 [Электронный ресурс] // NGE.RU. – Режим доступа: <http://www.nge.ru/g_p_51105-97.htm> (дата обращения: 23.05.2016)
13. ГОСТ Р 51866-2002 [Электронный ресурс] // NGE.RU. – Режим доступа: <http://www.nge.ru/g_p_51866-2002.htm> (дата обращения: 23.05.2016)
14. ГОСТ Р 54283-2010 [Электронный ресурс] // NGE.RU. – Режим доступа: <http://www.nge.ru/g_p_54283-2010.htm> (дата обращения: 23.05.2016)
15. График цен на топливо [Электронный ресурс] // VL.RU. – Режим доступа: <http://www.vl.ru/transport/gas_stats> (дата обращения: 23.05.2016)
16. Действующие налоги и сборы в Российской Федерации [Электронный ресурс] // Информационно-правовое обеспечение Гарант. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/5179162/#friends> (дата обращения: 23.05.2016)
17. Динамика розничных цен [Электронный ресурс] // Яндекс котировки. – Режим доступа: <https://news.yandex.ru/quotes/213/20002.html> (дата обращения: 23.05.2016)
18. Динамика розничных цен на бензин АИ-92 [Электронный ресурс] // Яндекс котировки. – Режим доступа: <https://news.yandex.ru/quotes/region/20001.html> (дата обращения: 23.05.2016)
19. Динамика розничных цен на бензин АИ-95 [Электронный ресурс] // Яндекс котировки. – Режим доступа: <https://news.yandex.ru/quotes/2/20002.html> (дата обращения: 23.05.2016)
20. Динамика цен на моторное топливо [Электронный ресурс] // Аналитический центр при Правительстве РФ. – Режим доступа: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/5012.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
21. Доклад «О состоянии конкуренции в Российской Федерации» (за 2010 год) [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: <http://fas.gov.ru/about/list-of-reports/report.html?id=278> (дата обращения: 23.05.2016)
22. Доклад о состоянии конкуренции в РФ [Электронный ресурс] // Министерство энергетики РФ. – Режим доступа: <http://minec.government-nnov.ru/?id=36271> (дата обращения: 23.05.2016)
23. Дуброва Т. А., Архипова М. Ю. Статистические методы прогнозирования в экономике //Москва: Моск. гос. ун-т экономики, статистики и информатики.– 2001.-50 с. – 2004.
24. Как новые акцизы поднимут цены на топливо [Электронный ресурс] // MK.RU. – Режим доступа: <http://www.mk.ru/economics/2016/03/16/kak-novye-akcizy-podnimut-ceny-na-avtomobilnoe-toplivo.html> (дата обращения: 23.05.2016)
25. Карта российских НПЗ [Электронный ресурс] // Магистраль. – Режим доступа: <http://www.magistral116.ru/news/karta-rossiyskikh-npz/> (дата обращения: 23.05.2016)
26. Конкуренция на оптовом рынке бензинов [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: <http://fas.gov.ru/documents/documentdetails.html?id=1935> (дата обращения: 23.05.2016)
27. Краткое описание основных технологических процессов [Электронный ресурс] // Нефть, газ и фондовый рынок. – Режим доступа: <http://www.ngfr.ru/ngd.html?neft21> (дата обращения: 23.05.2016)
28. Крупнейшие НПЗ России [Электронный ресурс] // Мосдизель.РФ. – Режим доступа: <http://xn--d1acfdrboy8h.xn--p1ai/rynok_diztopliva/krupneyshie_npz_rossii.php> (дата обращения: 23.05.2016)
29. Методика расчетов индексов цен НПЗ [Электронный ресурс] // Thomson Reuters Kortes. – Режим доступа: <http://www.kortes.com/products/metodology/TR-KORTES%20NETBACK.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
30. Наумов В.В. Вагин В.Д. Ценообразование: Учебное пособие (в схемах) /– М.: МИЭМП, 2005. с.49. – Режим доступа: <http://window.edu.ru/resource/267/38267/files/miemp082.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
31. «Налоговый маневр»: основные параметры и оценка последствий [Электронный ресурс] // EY. – Режим доступа: <http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-oil-and-gas-tax-alert-december-2014/$FILE/EY-oil-and-gas-tax-alert-december-2014.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
32. Наценка [Электронный ресурс] // Центр управления финансами. – Режим доступа: <http://center-yf.ru/data/economy/Nacenka.php> (дата обращения: 23.05.2016)
33. Независимые НПЗ и АЗС на грани разорения [Электронный ресурс] // Oilcapital.ru. – Режим доступа: <http://www.oilcapital.ru/industry/262268.html> (дата обращения: 23.05.2016)
34. Нефтепереработка в России: курс на модернизацию [Электронный ресурс] // EY. – Режим доступа: <http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-downstream-in-russia-course-to-modernization/$File/EY-downstream-in-russia-course-to-modernization.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
35. Нефтяные биржи [Электронный ресурс] // Banki.ru. – Режим доступа: <http://www.banki.ru/wikibank/neftyanyie_birji/> (дата обращения: 23.05.2016)
36. Нефтяные налоговые маневры [Электронный ресурс] // VygonConsulting. – Режим доступа: <http://vygon.consulting/upload/iblock/2af/vygon_consulting_taxmaneuvers.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
37. Нефть дешевеет, бензин дорожает [Электронный ресурс] // Телеканал Санкт-Петербург. – Режим доступа: <http://topspb.tv/news/news60089/> (дата обращения: 23.05.2016)
38. Нормативно-правовые акты [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: <http://www.fas.gov.ru/legislative-acts/legislativeacts_50700.html> (дата обращения: 23.05.2016)
39. О налоговом маневре и не только [Электронный ресурс] // PWC. – Режим доступа: <https://www.pwc.ru/en/tax-consulting-services/assets/legislation/tax-flash-report-25-rus.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
40. О состоянии конкуренции и ценообразовании на рынках нефти и нефтепродуктов [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: fas.gov.ru/netcat\_files/407/521/Dokl.\_po\_nefti\_.doc (дата обращения: 23.05.2016)
41. Обобщенная структура цены 1 литра бензина (на 1 января 2016 г.) [Электронный ресурс] / Российский топливный союз. – Режим доступа: http://www.rfu.ru/analytics/analytical-materials/1470-obobshchennaya-struktura-tseny-1-litra-ai-92-po-sostoyaniyu-na-yanvar-2016-g.html (дата обращения: 23.05.2016)
42. Обзор – нефть Brent [Электронный ресурс] // Investing.com. – Режим доступа: <http://ru.investing.com/commodities/brent-oil> (дата обращения: 23.05.2016)
43. Обязательства нефтяников поставлять 95% бензина на рынок [Электронный ресурс] // TeleTrade. – Режим доступа: <http://www.teletrade.ru/analytics/news/3450745> (дата обращения: 23.05.2016)
44. Оптовые поставки топлива [Электронный ресурс] // ITIL. – Режим доступа: <http://www.itil-oil.ru/index.php/news/414-16072015> (дата обращения: 23.05.2016)
45. Особенности ценообразования на современном этапе [Электронный ресурс] // Ценообразование. Теория и практика. – Режим доступа: <http://pricinginfo.ru/publ/teorija/teorija_cenoobrazovanija/osobennosti_cenoobrazovanija_na_sovremennom_ehtape/9-1-0-44> (дата обращения: 23.05.2016)
46. Парк легковых автомобилей в России [Электронный ресурс] // Автостат. – Режим доступа: <https://www.autostat.ru/infographics/25055/> (дата обращения: 23.05.2016)
47. Переработка нефти [Электронный ресурс] // Все о нефти. – Режим доступа: <http://vseonefti.ru/downstream/> (дата обращения: 23.05.2016)
48. Получать субсидии фермерам станет проще [Электронный ресурс] // Капитал. Центр деловой информации. – Режим доступа: <https://kapital.kz/economic/33320/poluchat-subsidii-fermeram-stanet-procshe.html> (дата обращения: 23.05.2016)
49. Порядок ценообразования [Электронный ресурс] // Башнефть. – Режим доступа: <http://www.bashneft.ru/files/iblock/999/Procedura_FAS.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
50. Постановление Правительства РФ от 29.03.2011 № 218 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons\_doc\_LAW\_112348/ (дата обращения: 23.05.2016)
51. Потребление топлива автотранспортом в России [Электронный ресурс] // Автостат. – Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/25742/> (дата обращения: 23.05.2016)
52. Почему автомобили с дизельным двигателем [Электронный ресурс] // rb.ru. – Режим доступа: <http://www.rb.ru/inform/47137.html> (дата обращения: 23.05.2016)
53. Правила технической эксплуатации [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_63412/> (дата обращения: 23.05.2016)
54. Приказ ФАС и Минэнерго [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: <http://fas.gov.ru/documents/documentdetails.html?id=678> (дата обращения: 23.05.2016)
55. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2030 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/document/Cons_doc_LAW_144190/85db03165cb15cbe136a1b82e5756bd636ae70bc/> (дата обращения: 23.05.2016)
56. Прошлые данные – Нефть Brent [Электронный ресурс] // Investing.com. – Режим доступа: <http://ru.investing.com/commodities/brent-oil-historical-data> (дата обращения: 23.05.2016)
57. Прошлые данные – USD/RUB [Электронный ресурс] // Investing.com. – Режим доступа: <http://ru.investing.com/currencies/usd-rub-historical-data> (дата обращения: 23.05.2016)
58. Реальные доходы населения [Электронный ресурс] // Interfax. – Режим доступа: <http://www.interfax.ru/business/499530> (дата обращения: 23.05.2016)
59. Регулирование рынка нефтепродуктов [Электронный ресурс] // Вестник McKinsey. – Режим доступа: <http://vestnikmckinsey.ru/oil-ang-gas/regulirovanie-ryhnka-nefteproduktov-uroki-dlya-rossii> (дата обращения: 23.05.2016)
60. Рейтинг стран Европы [Электронный ресурс] // РИА Рейтинг. – Режим доступа: <http://www.riarating.ru/countries_rankings/20150129/610644483.html> (дата обращения: 23.05.2016)
61. Состояние конкурентной среды на розничном рынке бензинов [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: <file:///C:/Users/User/Downloads/fb9237fe38599048905e246723c9e94c.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
62. Способы ценообразования при оптовой торговле нефтью и нефтепродуктами [Электронный ресурс] // Центр учетных технологий. – Режим доступа: <http://www.center-ut.ru/files/methods/tsenoobrazovanie.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
63. Статистика [Электронный ресурс] // Министерство энергетики РФ. – Режим доступа: <http://minenergo.gov.ru/activity/statistic> (дата обращения: 23.05.2016)
64. Структура цены автомобильного бензина [Электронный ресурс] // Российский топливный союз. – Режим доступа: http://www.rfu.ru/analytics/analytical-materials/1402-struktura-tseny-avtomobilnogo-benzina-v-rossii-i-ssha-sravnitelnaya-kharakteristika.html (дата обращения: 23.05.2016)
65. Структура цены автомобильного бензина в России и США [Электронный ресурс] // Министерство энергетики РФ. – Режим доступа: <http://www.rfu.ru/analytics/analytical-materials/1402-struktura-tseny-avtomobilnogo-benzina-v-rossii-i-ssha-sravnitelnaya-kharakteristika.html> (дата обращения: 23.05.2016)
66. Трансфертная цена [Электронный ресурс] // Fin-result. – Режим доступа: http://fin-result.ru/transnacionalnye-korporacii10.html (дата обращения: 23.05.2016)
67. Трансфертное ценообразование [Электронный ресурс] // Федеральная налоговая служба. – Режим доступа: <https://www.nalog.ru/rn77/taxation/transfer_pricing/> (дата обращения: 23.05.2016)
68. Трейдеры (крупный опт) [Электронный ресурс] // Мосдизель.РФ. – Режим доступа: <http://xn--d1acfdrboy8h.xn--p1ai/rynok_diztopliva/treydery_dt_krupnyy_opt.php> (дата обращения: 23.05.2016)
69. ТЭК России – 2014 [Электронный ресурс] // Аналитический центр при Правительстве РФ. – Режим доступа: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/5451.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
70. ФАС запросила график ремонта [Электронный ресурс] // Московская топливная ассоциация. – Режим доступа: <http://www.mfa.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=1215&catid=11&Itemid=528> (дата обращения: 23.05.2016)
71. ФАС объяснила почему дорожает бензин [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – Режим доступа: <http://msk.kprf.ru/2016/02/13/3432/> (дата обращения: 23.05.2016)
72. Федеральный закон №135-ФЗ «О защите конкуренции» [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons\_doc\_LAW\_61763/851f7a5f6d99da11639600f4c686a2949ab23feb/ (дата обращения: 23.05.2016)
73. Федеральный закон от № 366-ФЗ [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_171242/> (дата обращения: 23.05.2016)
74. Формула бензина [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы. – Режим доступа: <http://fas.gov.ru/press-center/news/detail.html?id=8519> (дата обращения: 23.05.2016)
75. Формула для бензина [Электронный ресурс] // Деловая газета Взгляд. – Режим доступа: <http://vz.ru/economy/2010/1/12/365531.html> (дата обращения: 23.05.2016)
76. Формула ФАС [Электронный ресурс] // NGE.RU. – Режим доступа: <http://www.nge.ru/alternative.htm> (дата обращения: 23.05.2016)
77. Цены на бензин [Электронный ресурс] // Российская газета RG.RU. – Режим доступа: <http://rg.ru/2014/09/08/benzin-site.html> (дата обращения: 23.05.2016)
78. Цепные и базисные индексы [Электронный ресурс] // Statanaliz.info. – Режим доступа: http://statanaliz.info/metody/indeksy/6-tsepnye-i-bazisnye-indeksy (дата обращения: 23.05.2016)
79. Что такое дериватив? [Электронный ресурс] // Reviewforex.ru. – Режим доступа: http://reviewforex.ru/page/chto-takoe-derivativ (дата обращения: 23.05.2016)
80. Экономические факторы развития [Электронный ресурс] // Фундаментальные исследования. – Режим доступа: <http://www.fundamental-research.ru/ru/article/view?id=39349> (дата обращения: 23.05.2016)
81. Asplund M., Eriksson R., Friberg R. Price adjustments by a gasoline retail chain //The Scandinavian Journal of Economics. – 2000. – Т. 102. – №. 1. – С. 101-121. – Режим доступа: http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1467-9442.00186/epdf (дата обращения: 23.05.2016)
82. Bacon Robert, and Masami Kojima. 2006a. Coping with Higher Oil Prices. ESMAP Report 323/06. Washington, DC: World Bank. – Режим доступа: www.esmap.org/filez/ pubs/372007122243\_CopingWithHigherOilPrices\_323-06.pdf (дата обращения: 23.05.2016)
83. Brown S. P. A. et al. What's driving gasoline prices? //Economic Letter. – 2007. – Т. 2. – Режим доступа: <https://ideas.repec.org/a/fip/feddel/y2007ioctnv.2no.10.html> (дата обращения: 23.05.2016)
84. Cheon A., Urpelainen J., Lackner M. Why do governments subsidize gasoline consumption? An empirical analysis of global gasoline prices, 2002–2009 // Energy Policy. – 2013. – Т. 56. – С. 382-390. URL: http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301421512011421 (дата обращения: 23.05.2016)
85. Chouinard H. H., Perloff J. M. Gasoline price differences: Taxes, pollution regulations, mergers, market power, and market conditions //The BE Journal of Economic Analysis & Policy. – 2007. – Т. 7. – №. 1. – Режим доступа: <http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/25049/1/wp020951.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
86. de Oliveira C. S., Sen A. Gasoline and Diesel Pricing Reforms in the BRIC Countries: A Comparison of Policy and Outcomes. – 2015. – Режим доступа: https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2015/01/WPM-57.pdf (дата обращения: 23.05.2016)
87. Dpwh cited by Doe for energy consumption program [Электронный ресурс] // Departments of Public Works and Highways. – Режим доступа: http://www.dpwh.gov.ph/news/08.asp?month=08 (дата обращения: 23.05.2016)
88. Energy profile of China [Электронный ресурс] // The encyclopedia of earth. – Режим доступа: <http://www.eoearth.org/view/article/152486/> (дата обращения: 23.05.2016)
89. Fuel market regulations around the world [Электронный ресурс] // GlobalPetrolPrices.com. – Режим доступа: http://www.globalpetrolprices.com/articles/42/ (дата обращения: 23.05.2016)
90. Gasoline Prices, Consumers, And The Economy [Электронный ресурс] // University of Southern California. – Режим доступа: http://www.consumerpsychologist.com/gasoline\_prices.htm (дата обращения: 23.05.2016)
91. Government response to oil price volatility [Электронный ресурс] // The World Bank. – Режим доступа: <http://siteresources.worldbank.org/INTOGMC/Resources/10-govt_response-hyperlinked.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
92. Havranek T., Irsova Z., Janda K. Demand for gasoline is more price-inelastic than commonly thought //Energy Economics. – 2012. – Т. 34. – №. 1. – С. 201-207. – Режим доступа: http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0140988311002040 (дата обращения: 23.05.2016)
93. Hastings J. S., Gilbert R. J. Market Power, Vertical Integration and the Wholesale Price of Gasoline\* // The Journal of Industrial Economics. – 2005. – Т. 53. – №. 4. – С. 469-492. – Режим доступа: http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1467-6451.2005.00266.x/epdf (дата обращения: 23.05.2016)
94. Hosken D. S., McMillan R. S., Taylor C. T. Retail gasoline pricing: What do we know? //International Journal of Industrial Organization. – 2008. – Т. 26. – №. 6. – С. 1425-1436. – Режим доступа: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0167718708000283> (дата обращения: 23.05.2016)
95. Import/Export Parity Price Analysis [Электронный ресурс] // Fewsnet. – Режим доступа: http://pdf.usaid.gov/pdf\_docs/Pnadl964.pdf (дата обращения: 23.05.2016)
96. Islamic Republic of Iran: Selected issues paper [Электронный ресурс] // International Monetary Fund. – Режим доступа: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2014/cr1494.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
97. J.D. Karrenbrock The behavior of retail gasoline prices: symmetric or not? Federal Reserve Bank of St. Louis., 73 (July/August) (1991), pp. 19–29. – Режим доступа: <http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-0001427681&partnerID=10&rel=R3.0.0&md5=ccd1f7df718047abf152c77de850331d> (дата обращения: 23.05.2016)
98. Jordan Raises Fuel Prices [Электронный ресурс] // Highbeam research. – Режим доступа: https://www.highbeam.com/doc/1A1-D8UM3DQO4.html (дата обращения: 23.05.2016)
99. Kaufmann R. K., Laskowski C. Causes for an asymmetric relation between the price of crude oil and refined petroleum products //Energy Policy. – 2005. – Т. 33. – №. 12. – С. 1587-1596. – Режим доступа: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S030142150400031X> (дата обращения: 23.05.2016)
100. Kojima M. Petroleum product pricing and complementary policies: experience of 65 developing countries since 2009 //World Bank Policy Research Working Paper. – 2013. – №. 6396. – Режим доступа: https://papers.ssrn.com/sol3/Data\_Integrity\_Notice.cfm?abid=2243368 (дата обращения: 23.05.2016)
101. Mead W. J. The performance of government in energy regulations //The American Economic Review. – 1979. – Т. 69. – №. 2. – С. 352-356. – Режим доступа: http://www.jstor.org/stable/1801672?seq=4#page\_scan\_tab\_contents (дата обращения: 23.05.2016)
102. Mistery of missing oil [Электронный ресурс] // Daily Nations. – Режим доступа: <http://www.nation.co.ke/business/news/-/1006/513030/-/j31x99z/-/index.html> (дата обращения: 23.05.2016)
103. Motor fuels: Understanding the factors that influence the Retail Price of Gasoline. United States Government Accountability Office / Published: May 2, 2005. – Режим доступа: <http://www.gao.gov/products/GAO-05-525SP> (дата обращения: 23.05.2016)
104. Noreng Ø. The case for euro oil trading //OPEC Energy Review. – 2008. – Т. 32. – №. 1. – С. 13-32. – Режим доступа: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1753-0237.2008.00140.x/full> (дата обращения: 23.05.2016)
105. Ofce G. A. Effects of Mergers and Market Concentration in the US Petroleum Industry //US Senate. Washington, DC, May. – 2004. – Режим доступа: <http://www.gao.gov/new.items/d0496.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
106. Parkash S. Petroleum fuels manufacturing handbook: including specialty products and sustainable manufacturing techniques. – McGraw-Hill, 2010, p. 29 – 47. URL: <http://s1.downloadmienphi.net/file/downloadfile3/206/1396437.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)
107. Parry I. W. H. 14 Is Gasoline Undertaxed in the United States? //The RFF Reader in Environmental and Resource Policy. – 2006. – С. 83. – Режим доступа: http://www.rff.org/files/sharepoint/WorkImages/Download/RFF-Resources-148-gasoline.pdf (дата обращения: 23.05.2016)
108. R.W. Bacon Rockets and feathers: the asymmetric speed of adjustment of UK retail gasoline prices to cost changes Energy Economics, 13 (3) (1991), pp. 211–218. – Режим доступа: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/014098839190022R> (дата обращения: 23.05.2016)
109. S. Borenstein, A.C. Cameron, R. Gilbert Do gasoline prices respond asymmetrically to crude oil price changes Quarterly Journal of Economics, 112 (1997), pp. 305–339. – Режим доступа: <http://dx.doi.org/10.1162%2F003355397555118> (дата обращения: 23.05.2016)
110. Uri N. D., Boyd R. Using the gasoline tax to reduce the US federal government's budget deficit //Applied energy. – 1993. – Т. 46. – №. 3. – С. 215-239. URL: http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/030626199390073X (дата обращения: 23.05.2016)
111. Van Meerbeeck W. Competition and local market conditions on the Belgian retail gasoline market //De Economist. – 2003. – Т. 151. – №. 4. – С. 369-388. – Режим доступа: http://link.springer.com/article/10.1023%2FB%3AECOT.0000006590.66223.9a (дата обращения: 23.05.2016)
112. Wachs M. A dozen reasons for gasoline taxes //Public Works Management & Policy. – 2003. – Т. 7. – №. 4. – С. 235-242. – Режим доступа: http://nexus.umn.edu/Courses/Cases/CE5212/F2008/CS1/articles/reason\_for\_raising\_gas\_tax.pdf (дата обращения: 23.05.2016)
113. Why gasoline prices go up and down? [Электронный ресурс] // Natural Resources Canada. – Режим доступа: http://www.nrcan.gc.ca/energy/fuel-prices/4931 (дата обращения: 23.05.2016)

1. Реальные доходы населения [Электронный ресурс] // Interfax. – Режим доступа: <http://www.interfax.ru/business/499530> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-1)
2. Динамика цен на моторное топливо [Электронный ресурс] // Аналитический центр при Правительстве РФ. – Режим доступа: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/5012.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-2)
3. Обзор – нефть Brent [Электронный ресурс] // Investing.com. – Режим доступа: <http://ru.investing.com/commodities/brent-oil> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-3)
4. Рейтинг стран Европы [Электронный ресурс] // РИА Рейтинг. – Режим доступа: <http://www.riarating.ru/countries_rankings/20150129/610644483.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-4)
5. Динамика розничных цен [Электронный ресурс] // Яндекс котировки. – Режим доступа: <https://news.yandex.ru/quotes/213/20002.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-5)
6. Parkash S. Petroleum fuels manufacturing handbook: including specialty products and sustainable manufacturing techniques. – McGraw-Hill, 2010, p. 29 – 47. URL: <http://s1.downloadmienphi.net/file/downloadfile3/206/1396437.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-6)
7. Особенности ценообразования на современном этапе [Электронный ресурс] // Ценообразование. Теория и практика. – Режим доступа: <http://pricinginfo.ru/publ/teorija/teorija_cenoobrazovanija/osobennosti_cenoobrazovanija_na_sovremennom_ehtape/9-1-0-44> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-7)
8. Особенности ценообразования на современном этапе [Электронный ресурс] // Ценообразование. Теория и практика. – Режим доступа: <http://pricinginfo.ru/publ/teorija/teorija_cenoobrazovanija/osobennosti_cenoobrazovanija_na_sovremennom_ehtape/9-1-0-44> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-8)
9. Экономические факторы развития [Электронный ресурс] // Фундаментальные исследования. – Режим доступа: <http://www.fundamental-research.ru/ru/article/view?id=39349> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-9)
10. Экономические факторы развития [Электронный ресурс] // Фундаментальные исследования. – Режим доступа: <http://www.fundamental-research.ru/ru/article/view?id=39349> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-10)
11. Motor fuels: Understanding the factors that influence the Retail Price of Gasoline. United States Government Accountability Office / Published: May 2, 2005. – Режим доступа: <http://www.gao.gov/products/GAO-05-525SP> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-11)
12. Краткое описание основных технологических процессов [Электронный ресурс] // Нефть, газ и фондовый рынок. – Режим доступа: <http://www.ngfr.ru/ngd.html?neft21> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-12)
13. Переработка нефти [Электронный ресурс] // Все о нефти. – Режим доступа: <http://vseonefti.ru/downstream/> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-13)
14. ### Motor fuels: Understanding the factors that influence the Retail Price of Gasoline. United States Government Accountability Office / Published: May 2, 2005. – Режим доступа: <http://www.gao.gov/products/GAO-05-525SP> (дата обращения: 23.05.2016)

    [↑](#footnote-ref-14)
15. Бушуев В.В., Конопляник А.А., Миркин и др. Цены на нефть: анализ, тенденции, прогноз. – М.: ИД «Энергия», 2013. 344 с., с.117-170. – Режим доступа: <http://www.mirkin.ru/_docs/book077.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-15)
16. Дериватив – финансовый контракт между сторонами, который основывается на будущей стоимости базисного актива.

    Что такое дериватив? [Электронный ресурс] // Reviewforex.ru. – Режим доступа: http://reviewforex.ru/page/chto-takoe-derivativ (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-16)
17. Биржевое ценообразование нефтепродуктов [Электронный ресурс] // Neftproduct.ru. – Режим доступа: <http://www.neft-product.ru/info_detail-120.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-17)
18. Наумов В.В. Вагин В.Д. Ценообразование: Учебное пособие (в схемах) /– М.: МИЭМП, 2005. с.49. – Режим доступа: <http://window.edu.ru/resource/267/38267/files/miemp082.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-18)
19. Наумов В.В. Вагин В.Д. Ценообразование: Учебное пособие (в схемах) /– М.: МИЭМП, 2005. с.49. – Режим доступа: <http://window.edu.ru/resource/267/38267/files/miemp082.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-19)
20. Трансфертная цена [Электронный ресурс] // Fin-result. – Режим доступа: http://fin-result.ru/transnacionalnye-korporacii10.html (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-20)
21. Способы ценообразования при оптовой торговле нефтью и нефтепродуктами [Электронный ресурс] // Центр учетных технологий. – Режим доступа: <http://www.center-ut.ru/files/methods/tsenoobrazovanie.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-21)
22. Биржевая торговля нефтью и нефтепродуктами [Электронный ресурс] // Федеральная антимонопольная служба. – Режим доступа: <http://fas.gov.ru/netcat_files/File/Prezentatsiya%20A%20N%20Golomolzina%20v%20Astanu.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-22)
23. Порядок ценообразования [Электронный ресурс] // Башнефть. – Режим доступа: <http://www.bashneft.ru/files/iblock/999/Procedura_FAS.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-23)
24. Методика расчетов индексов цен НПЗ [Электронный ресурс] // Thomson Reuters Kortes. – Режим доступа: <http://www.kortes.com/products/metodology/TR-KORTES%20NETBACK.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-24)
25. Hosken D. S., McMillan R. S., Taylor C. T. Retail gasoline pricing: What do we know? //International Journal of Industrial Organization. – 2008. – Т. 26. – №. 6. – С. 1425-1436. – Режим доступа: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0167718708000283> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-25)
26. Наумов В.В. Вагин В.Д. Ценообразование: Учебное пособие (в схемах) /– М.: МИЭМП, 2005. с.49. – Режим доступа: <http://window.edu.ru/resource/267/38267/files/miemp082.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-26)
27. Наумов В.В. Вагин В.Д. Ценообразование: Учебное пособие (в схемах) /– М.: МИЭМП, 2005. с.49. – Режим доступа: <http://window.edu.ru/resource/267/38267/files/miemp082.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-27)
28. Нефтяные биржи [Электронный ресурс] // Banki.ru. – Режим доступа: <http://www.banki.ru/wikibank/neftyanyie_birji/> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-28)
29. Наумов В.В. Вагин В.Д. Ценообразование: Учебное пособие (в схемах) /– М.: МИЭМП, 2005. с.49. – Режим доступа: <http://window.edu.ru/resource/267/38267/files/miemp082.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-29)
30. Import/Export Parity Price Analysis [Электронный ресурс] // Fewsnet. – Режим доступа: http://pdf.usaid.gov/pdf\_docs/Pnadl964.pdf (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-30)
31. Gasoline Prices, Consumers, And The Economy [Электронный ресурс] // University of Southern California. – Режим доступа: http://www.consumerpsychologist.com/gasoline\_prices.htm (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-31)
32. Havranek T., Irsova Z., Janda K. Demand for gasoline is more price-inelastic than commonly thought //Energy Economics. – 2012. – Т. 34. – №. 1. – С. 201-207. – Режим доступа: http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0140988311002040 (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-32)
33. Brown S. P. A. et al. What's driving gasoline prices? //Economic Letter. – 2007. – Т. 2. – Режим доступа: <https://ideas.repec.org/a/fip/feddel/y2007ioctnv.2no.10.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-33)
34. Noreng Ø. The case for euro oil trading //OPEC Energy Review. – 2008. – Т. 32. – №. 1. – С. 13-32. – Режим доступа: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1753-0237.2008.00140.x/full> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-34)
35. Asplund M., Eriksson R., Friberg R. Price adjustments by a gasoline retail chain //The Scandinavian Journal of Economics. – 2000. – Т. 102. – №. 1. – С. 101-121. – Режим доступа: http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1467-9442.00186/epdf (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-35)
36. Chouinard H. H., Perloff J. M. Gasoline price differences: Taxes, pollution regulations, mergers, market power, and market conditions //The BE Journal of Economic Analysis & Policy. – 2007. – Т. 7. – №. 1. – Режим доступа: <http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/25049/1/wp020951.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-36)
37. Ofce G. A. Effects of Mergers and Market Concentration in the US Petroleum Industry //US Senate. Washington, DC, May. – 2004. – Режим доступа: <http://www.gao.gov/new.items/d0496.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-37)
38. Hastings J. S., Gilbert R. J. Market Power, Vertical Integration and the Wholesale Price of Gasoline\* // The Journal of Industrial Economics. – 2005. – Т. 53. – №. 4. – С. 469-492. – Режим доступа: http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1467-6451.2005.00266.x/epdf (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-38)
39. Van Meerbeeck W. Competition and local market conditions on the Belgian retail gasoline market //De Economist. – 2003. – Т. 151. – №. 4. – С. 369-388. – Режим доступа: http://link.springer.com/article/10.1023%2FB%3AECOT.0000006590.66223.9a (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-39)
40. Brown S. P. A. et al. What's driving gasoline prices? //Economic Letter. – 2007. – Т. 2. – Режим доступа: <https://ideas.repec.org/a/fip/feddel/y2007ioctnv.2no.10.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-40)
41. Chouinard H. H., Perloff J. M. Gasoline price differences: Taxes, pollution regulations, mergers, market power, and market conditions //The BE Journal of Economic Analysis & Policy. – 2007. – Т. 7. – №. 1. – Режим доступа: <http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/25049/1/wp020951.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-41)
42. S. Borenstein, A.C. Cameron, R. Gilbert Do gasoline prices respond asymmetrically to crude oil price changes Quarterly Journal of Economics, 112 (1997), pp. 305–339. – Режим доступа: <http://dx.doi.org/10.1162%2F003355397555118> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-42)
43. R.W. Bacon Rockets and feathers: the asymmetric speed of adjustment of UK retail gasoline prices to cost changes Energy Economics, 13, 1991, pp. 211–218. – Режим доступа: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/014098839190022R> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-43)
44. J.D. Karrenbrock The behavior of retail gasoline prices: symmetric or not? Federal Reserve Bank of St. Louis., 73 (July/August) (1991), pp. 19–29. – Режим доступа: <http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-0001427681&partnerID=10&rel=R3.0.0&md5=ccd1f7df718047abf152c77de850331d> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-44)
45. Kaufmann R. K., Laskowski C. Causes for an asymmetric relation between the price of crude oil and refined petroleum products //Energy Policy. – 2005. – Т. 33. – №. 12. – С. 1587-1596. – Режим доступа: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S030142150400031X> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-45)
46. Переработка нефти [Электронный ресурс] // Все о нефти. – Режим доступа: <http://vseonefti.ru/downstream/> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-46)
47. Структура цены автомобильного бензина [Электронный ресурс] // Российский топливный союз. – Режим доступа: http://www.rfu.ru/analytics/analytical-materials/1402-struktura-tseny-avtomobilnogo-benzina-v-rossii-i-ssha-sravnitelnaya-kharakteristika.html (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-47)
48. Переработка нефти [Электронный ресурс] // Все о нефти. – Режим доступа: <http://vseonefti.ru/downstream/> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-48)
49. Chouinard H. H., Perloff J. M. Gasoline price differences: Taxes, pollution regulations, mergers, market power, and market conditions //The BE Journal of Economic Analysis & Policy. – 2007. – Т. 7. – №. 1. – Режим доступа: <http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/25049/1/wp020951.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-49)
50. Uri N. D., Boyd R. Using the gasoline tax to reduce the US federal government's budget deficit //Applied energy. – 1993. – Т. 46. – №. 3. – С. 215-239. URL: http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/030626199390073X (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-50)
51. Wachs M. A dozen reasons for gasoline taxes //Public Works Management & Policy. – 2003. – Т. 7. – №. 4. – С. 235-242. – Режим доступа: http://nexus.umn.edu/Courses/Cases/CE5212/F2008/CS1/articles/reason\_for\_raising\_gas\_tax.pdf (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-51)
52. Why gasoline prices go up and down? [Электронный ресурс] // Natural Resources Canada. – Режим доступа: http://www.nrcan.gc.ca/energy/fuel-prices/4931 (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-52)
53. Parry I. W. H. 14 Is Gasoline Undertaxed in the United States? //The RFF Reader in Environmental and Resource Policy. – 2006. – С. 83. – Режим доступа: http://www.rff.org/files/sharepoint/WorkImages/Download/RFF-Resources-148-gasoline.pdf (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-53)
54. Mead W. J. The performance of government in energy regulations //The American Economic Review. – 1979. – Т. 69. – №. 2. – С. 352-356. – Режим доступа: http://www.jstor.org/stable/1801672?seq=4#page\_scan\_tab\_contents (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-54)
55. Наумов В.В. Вагин В.Д. Ценообразование: Учебное пособие (в схемах) /– М.: МИЭМП, 2005. с.49. – Режим доступа: <http://window.edu.ru/resource/267/38267/files/miemp082.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-55)
56. Регулирование рынка нефтепродуктов [Электронный ресурс] // Вестник McKinsey. – Режим доступа: <http://vestnikmckinsey.ru/oil-ang-gas/regulirovanie-ryhnka-nefteproduktov-uroki-dlya-rossii> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-56)
57. Fuel market regulations around the world [Электронный ресурс] // GlobalPetrolPrices.com. – Режим доступа: http://www.globalpetrolprices.com/articles/42/ (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-57)
58. Регулирование рынка нефтепродуктов [Электронный ресурс] // Вестник McKinsey. – Режим доступа: <http://vestnikmckinsey.ru/oil-ang-gas/regulirovanie-ryhnka-nefteproduktov-uroki-dlya-rossii> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-58)
59. Government response to oil price volatility [Электронный ресурс] // The World Bank. – Режим доступа: <http://siteresources.worldbank.org/INTOGMC/Resources/10-govt_response-hyperlinked.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-59)
60. Cheon A., Urpelainen J., Lackner M. Why do governments subsidize gasoline consumption? An empirical analysis of global gasoline prices, 2002–2009 // Energy Policy. – 2013. – Т. 56. – С. 382-390. URL: http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301421512011421 (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-60)
61. Islamic Republic of Iran: Selected issues paper [Электронный ресурс] // International Monetary Fund. – Режим доступа: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2014/cr1494.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-61)
62. Jordan Raises Fuel Prices [Электронный ресурс] // Highbeam research. – Режим доступа: https://www.highbeam.com/doc/1A1-D8UM3DQO4.html (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-62)
63. Получать субсидии фермерам станет проще [Электронный ресурс] // Капитал. Центр деловой информации. – Режим доступа: <https://kapital.kz/economic/33320/poluchat-subsidii-fermeram-stanet-procshe.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-63)
64. Bacon Robert, and Masami Kojima. 2006a. Coping with Higher Oil Prices. ESMAP Report 323/06. Washington, DC: World Bank. – Режим доступа: www.esmap.org/filez/ pubs/372007122243\_CopingWithHigherOilPrices\_323-06.pdf (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-64)
65. de Oliveira C. S., Sen A. Gasoline and Diesel Pricing Reforms in the BRIC Countries: A Comparison of Policy and Outcomes. – 2015. – Режим доступа: https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2015/01/WPM-57.pdf (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-65)
66. de Oliveira C. S., Sen A. Gasoline and Diesel Pricing Reforms in the BRIC Countries: A Comparison of Policy and Outcomes. – 2015. – Режим доступа: https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2015/01/WPM-57.pdf (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-66)
67. Dpwh cited by Doe for energy consumption program [Электронный ресурс] // Departments of Public Works and Highways. – Режим доступа: http://www.dpwh.gov.ph/news/08.asp?month=08 (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-67)
68. Mistery of missing oil [Электронный ресурс] // Daily Nations. – Режим доступа: <http://www.nation.co.ke/business/news/-/1006/513030/-/j31x99z/-/index.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-68)
69. Kojima M. Petroleum product pricing and complementary policies: experience of 65 developing countries since 2009 //World Bank Policy Research Working Paper. – 2013. – №. 6396. – Режим доступа: https://papers.ssrn.com/sol3/Data\_Integrity\_Notice.cfm?abid=2243368 (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-69)
70. Energy profile of China [Электронный ресурс] // The encyclopedia of earth. – Режим доступа: <http://www.eoearth.org/view/article/152486/> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-70)
71. Government response to oil price volatility [Электронный ресурс] // The World Bank. – Режим доступа: <http://siteresources.worldbank.org/INTOGMC/Resources/10-govt_response-hyperlinked.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-71)
72. Потребление топлива автотранспортом в России [Электронный ресурс] // Автостат. – Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/25742/> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-72)
73. Парк легковых автомобилей в России [Электронный ресурс] // Автостат. – Режим доступа: <https://www.autostat.ru/infographics/25055/> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-73)
74. Почему автомобили с дизельным двигателем [Электронный ресурс] // rb.ru. – Режим доступа: <http://www.rb.ru/inform/47137.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-74)
75. ГОСТ Р 51105-97 [Электронный ресурс] // NGE.RU. – Режим доступа: <http://www.nge.ru/g_p_51105-97.htm> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-75)
76. ГОСТ Р 51866-2002 [Электронный ресурс] // NGE.RU. – Режим доступа: <http://www.nge.ru/g_p_51866-2002.htm> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-76)
77. ГОСТ Р 54283-2010 [Электронный ресурс] // NGE.RU. – Режим доступа: <http://www.nge.ru/g_p_54283-2010.htm> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-77)
78. Биржевые индексы цен на нефтепродукты СПбМТСБ [Электронный ресурс] // Мосдизель.РФ. – Режим доступа: <http://spimex.com/> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-78)
79. Трейдеры (крупный опт) [Электронный ресурс] // Мосдизель.РФ. – Режим доступа: <http://xn--d1acfdrboy8h.xn--p1ai/rynok_diztopliva/treydery_dt_krupnyy_opt.php> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-79)
80. Биржевая торговля нефтью и нефтепродуктами [Электронный ресурс] // Федеральная антимонопольная служба. – Режим доступа: <http://fas.gov.ru/netcat_files/File/Prezentatsiya%20A%20N%20Golomolzina%20v%20Astanu.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-80)
81. Правила технической эксплуатации [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_63412/> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-81)
82. # Доклад «О состоянии конкуренции в Российской Федерации» (за 2010 год) [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: <http://fas.gov.ru/about/list-of-reports/report.html?id=278> (дата обращения: 23.05.2016)

    [↑](#footnote-ref-82)
83. Антимонопольный контроль [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: http://faspomnit.fas.gov.ru/netcat\_files/410/523/Golomolzin.pdf (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-83)
84. Доклад о состоянии конкуренции в РФ [Электронный ресурс] // Министерство энергетики РФ. – Режим доступа: <http://minec.government-nnov.ru/?id=36271> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-84)
85. Конкуренция на оптовом рынке бензинов [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: <http://fas.gov.ru/documents/documentdetails.html?id=1935> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-85)
86. Конкуренция на оптовом рынке бензинов [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: <http://fas.gov.ru/documents/documentdetails.html?id=1935> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-86)
87. ТЭК России – 2014 [Электронный ресурс] // Аналитический центр при Правительстве РФ. – Режим доступа: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/5451.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-87)
88. Крупнейшие НПЗ России [Электронный ресурс] // Мосдизель.РФ. – Режим доступа: <http://xn--d1acfdrboy8h.xn--p1ai/rynok_diztopliva/krupneyshie_npz_rossii.php> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-88)
89. Состояние конкурентной среды на розничном рынке бензинов [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: <file:///C:/Users/User/Downloads/fb9237fe38599048905e246723c9e94c.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-89)
90. ВИНК повысили цену складских запасов [Электронный ресурс] // Нефтегазовая вертикаль. – Режим доступа: <http://www.ngv.ru/analytics/obzor_rossiyskogo_rynka_nefteproduktov_za_30_03_15/> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-90)
91. Конкуренция на оптовом рынке бензинов [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: <http://fas.gov.ru/documents/documentdetails.html?id=1935> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-91)
92. Динамика розничных цен на бензин АИ-92 [Электронный ресурс] // Яндекс котировки. – Режим доступа: <https://news.yandex.ru/quotes/region/20001.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-92)
93. Динамика розничных цен на бензин АИ-95 [Электронный ресурс] // Яндекс котировки. – Режим доступа: <https://news.yandex.ru/quotes/2/20002.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-93)
94. Динамика розничных цен на бензин АИ-92 [Электронный ресурс] // Яндекс котировки. – Режим доступа: https://news.yandex.ru/quotes/213/20001.html (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-94)
95. Цепные и базисные индексы [Электронный ресурс] // Statanaliz.info. – Режим доступа: http://statanaliz.info/metody/indeksy/6-tsepnye-i-bazisnye-indeksy (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-95)
96. Дуброва Т. А., Архипова М. Ю. Статистические методы прогнозирования в экономике //Москва: Моск. гос. ун-т экономики, статистики и информатики..–2001.-50 с. – 2004. [↑](#footnote-ref-96)
97. Цены на бензин [Электронный ресурс] // Российская газета RG.RU. – Режим доступа: <http://rg.ru/2014/09/08/benzin-site.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-97)
98. График цен на топливо [Электронный ресурс] // VL.RU. – Режим доступа: <http://www.vl.ru/transport/gas_stats> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-98)
99. Статистика [Электронный ресурс] // Министерство энергетики РФ. – Режим доступа: <http://minenergo.gov.ru/activity/statistic> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-99)
100. Статистика [Электронный ресурс] // Министерство энергетики РФ. – Режим доступа: <http://minenergo.gov.ru/activity/statistic> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-100)
101. В Минэнерго предупредили о сокращении производства бензина [Электронный ресурс] // РБК. – Режим доступа: <http://www.rbc.ru/business/03/04/2015/551d6cd89a7947ff74c53021> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-101)
102. ФАС запросила график ремонта [Электронный ресурс] // Московская топливная ассоциация. – Режим доступа: <http://www.mfa.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=1215&catid=11&Itemid=528> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-102)
103. Оптовые поставки топлива [Электронный ресурс] // ITIL. – Режим доступа: <http://www.itil-oil.ru/index.php/news/414-16072015> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-103)
104. В России резко подорожал бензин [Электронный ресурс] // Ведомости. – Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2015/07/06/599434-v-rossii-rezko-podorozhal-benzin> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-104)
105. Обзор – нефть Brent [Электронный ресурс] // Investing.com. – Режим доступа: <http://ru.investing.com/commodities/brent-oil> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-105)
106. Рейтинг стран Европы [Электронный ресурс] // РИА Рейтинг. – Режим доступа: <http://www.riarating.ru/countries_rankings/20160216/630009780.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-106)
107. Рейтинг стран Европы [Электронный ресурс] // РИА Рейтинг. – Режим доступа: <http://www.riarating.ru/countries_rankings/20150129/610644483.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-107)
108. Динамика розничных цен [Электронный ресурс] // Яндекс котировки. – Режим доступа: <https://news.yandex.ru/quotes/213/20002.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-108)
109. Прошлые данные – Нефть Brent [Электронный ресурс] // Investing.com. – Режим доступа: <http://ru.investing.com/commodities/brent-oil-historical-data> (дата обращения: 23.05.2016)

     Прошлые данные – USD/RUB [Электронный ресурс] // Investing.com. – Режим доступа: <http://ru.investing.com/currencies/usd-rub-historical-data> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-109)
110. Динамика розничных цен на бензин АИ-92 [Электронный ресурс] // Яндекс котировки. – Режим доступа: <https://news.yandex.ru/quotes/213/20002.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-110)
111. Динамика розничных цен на бензин АИ-92 [Электронный ресурс] // Яндекс котировки. – Режим доступа: <https://news.yandex.ru/quotes/213/20002.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-111)
112. Прошлые данные – USD/RUB [Электронный ресурс] // Investing.com. – Режим доступа: <http://ru.investing.com/currencies/usd-rub-historical-data> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-112)
113. Формула ФАС [Электронный ресурс] // NGE.RU. – Режим доступа: <http://www.nge.ru/alternative.htm> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-113)
114. Формула бензина [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы. – Режим доступа: <http://fas.gov.ru/press-center/news/detail.html?id=8519> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-114)
115. Формула для бензина [Электронный ресурс] // Деловая газета Взгляд. – Режим доступа: <http://vz.ru/economy/2010/1/12/365531.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-115)
116. Наумов В.В. Вагин В.Д. Ценообразование: Учебное пособие (в схемах) /– М.: МИЭМП, 2005. с.49. – Режим доступа: <http://window.edu.ru/resource/267/38267/files/miemp082.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-116)
117. Обобщенная структура цены 1 литра бензина (на 1 января 2016 г.) [Электронный ресурс] / Российский топливный союз. – Режим доступа: http://www.rfu.ru/analytics/analytical-materials/1470-obobshchennaya-struktura-tseny-1-litra-ai-92-po-sostoyaniyu-na-yanvar-2016-g.html (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-117)
118. Действующие налоги и сборы в Российской Федерации [Электронный ресурс] // Информационно-правовое обеспечение Гарант. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/5179162/#friends> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-118)
119. Нефтяные налоговые маневры [Электронный ресурс] // VygonConsulting. – Режим доступа: <http://vygon.consulting/upload/iblock/2af/vygon_consulting_taxmaneuvers.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-119)
120. Федеральный закон от 24.11.2014 N 366-ФЗ [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_171242/> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-120)
121. «Налоговый маневр»: основные параметры и оценка последствий [Электронный ресурс] // EY. – Режим доступа: <http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-oil-and-gas-tax-alert-december-2014/$FILE/EY-oil-and-gas-tax-alert-december-2014.pdf> (дата обращения: 23.05.2016)

     Ведение бизнеса в России [Электронный ресурс] // KPMG. – Режим доступа: <https://www.kpmg.com/RU/ru/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/Tax_2r.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-121)
122. «Налоговый маневр»: основные параметры и оценка последствий [Электронный ресурс] // EY. – Режим доступа: <http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-oil-and-gas-tax-alert-december-2014/$FILE/EY-oil-and-gas-tax-alert-december-2014.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-122)
123. О налоговом маневре и не только [Электронный ресурс] // PWC. – Режим доступа: <https://www.pwc.ru/en/tax-consulting-services/assets/legislation/tax-flash-report-25-rus.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-123)
124. В России с 1 апреля повысились акцизы [Электронный ресурс] // Interfax. – Режим доступа: <http://www.interfax.ru/business/501445> (дата обращения: 23.05.2016)

     Налогообложение подакцизных товаров [Электронный ресурс] // Петербургский правовой портал. – Режим доступа: <http://ppt.ru/kodeks.phtml?kodeks=14&paper=193> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-124)
125. Как новые акцизы поднимут цены на топливо [Электронный ресурс] // MK.RU. – Режим доступа: <http://www.mk.ru/economics/2016/03/16/kak-novye-akcizy-podnimut-ceny-na-avtomobilnoe-toplivo.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-125)
126. Независимые НПЗ и АЗС на грани разорения [Электронный ресурс] // Oilcapital.ru. – Режим доступа: <http://www.oilcapital.ru/industry/262268.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-126)
127. Структура цены автомобильного бензина в России и США [Электронный ресурс] // Министерство энергетики РФ. – Режим доступа: <http://www.rfu.ru/analytics/analytical-materials/1402-struktura-tseny-avtomobilnogo-benzina-v-rossii-i-ssha-sravnitelnaya-kharakteristika.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-127)
128. Нефтепереработка в России: курс на модернизацию [Электронный ресурс] // EY. – Режим доступа: <http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-downstream-in-russia-course-to-modernization/$File/EY-downstream-in-russia-course-to-modernization.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-128)
129. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2030 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/document/Cons_doc_LAW_144190/85db03165cb15cbe136a1b82e5756bd636ae70bc/> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-129)
130. Карта российских НПЗ [Электронный ресурс] // Магистраль. – Режим доступа: <http://www.magistral116.ru/news/karta-rossiyskikh-npz/> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-130)
131. Наценка [Электронный ресурс] // Центр управления финансами. – Режим доступа: <http://center-yf.ru/data/economy/Nacenka.php> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-131)
132. Антимонопольный контроль на рынке автомобильного топлива [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы. – Режим доступа: <http://faspomnit.fas.gov.ru/netcat_files/410/523/Golomolzin.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-132)
133. Нефть дешевеет, бензин дорожает [Электронный ресурс] // Телеканал Санкт-Петербург. – Режим доступа: <http://topspb.tv/news/news60089/> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-133)
134. Конкуренция на оптовом рынке бензинов [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: <http://fas.gov.ru/documents/documentdetails.html?id=1935> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-134)
135. Антимонопольный контроль на рынке автомобильного топлива [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: <http://faspomnit.fas.gov.ru/netcat_files/410/523/Golomolzin.pdf> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-135)
136. Трансфертное ценообразование [Электронный ресурс] // Федеральная налоговая служба. – Режим доступа: <https://www.nalog.ru/rn77/taxation/transfer_pricing/> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-136)
137. Федеральный закон №135-ФЗ «О защите конкуренции» [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons\_doc\_LAW\_61763/851f7a5f6d99da11639600f4c686a2949ab23feb/ (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-137)
138. ФАС объяснила почему дорожает бензин [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – Режим доступа: <http://msk.kprf.ru/2016/02/13/3432/> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-138)
139. Нормативно-правовые акты [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: <http://www.fas.gov.ru/legislative-acts/legislativeacts_50700.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-139)
140. Нормативно-правовые акты [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: <http://fas.gov.ru/legislative-acts/legislative-acts_50701.html> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-140)
141. О состоянии конкуренции и ценообразовании на рынках нефти и нефтепродуктов [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: fas.gov.ru/netcat\_files/407/521/Dokl.\_po\_nefti\_.doc (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-141)
142. Приказ ФАС и Минэнерго [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: <http://fas.gov.ru/documents/documentdetails.html?id=678> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-142)
143. Постановление Правительства РФ от 29.03.2011 № 218 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons\_doc\_LAW\_112348/ (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-143)
144. Обязательства нефтяников поставлять 95% бензина на рынок [Электронный ресурс] // TeleTrade. – Режим доступа: <http://www.teletrade.ru/analytics/news/3450745> (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-144)
145. О состоянии конкуренции и ценообразовании на рынках нефти и нефтепродуктов [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы РФ. – Режим доступа: fas.gov.ru/netcat\_files/407/521/Dokl.\_po\_nefti\_.doc (дата обращения: 23.05.2016) [↑](#footnote-ref-145)