

Научная статья
DOI: 10.37791/2687-0657-2026-20-4-46-62
EDN: MHYNSG

ГРНТИ 06.58.51
БАК 5.2.1
УДК 338.5

Сравнительный анализ моделей регулирования ценообразования на топливных рынках: уроки для России

И. С. Леонов^{1*}

¹Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова, Москва, Россия

*lleonov1505@yandex.ru

Аннотация. В последние годы в России произошло множество изменений в регулировании нефтяной отрасли, включая проведение большого налогового маневра, введение демпферного механизма и квазидирективного контроля над розничными ценами. Эти изменения привели к увеличению нагрузки на федеральный бюджет и повысили неопределенность для хозяйствующих субъектов. Цель исследования состоит в выявлении закономерностей и последствий применения различных моделей регулирования ценообразования на топливных рынках. В рамках исследования был проведен анализ дискретных структурных альтернатив регулирования топливных рынков в 149 странах, на основе чего была произведена классификация и выявлены оптимальные инструменты по совершенствованию российской модели. Выявлено, что прямые формы регулирования ценообразования характерны для развивающихся стран нетто-экспортеров, где они используются в целях увеличения доступности топлива для граждан, но порождают высокие фискальные риски, что также характерно и для российской модели регулирования. Либерализованные модели ценообразования демонстрируют большую эффективность, поскольку повышают адаптивность экономической системы и поддерживают баланс между социальной стабильностью и финансовым положением хозяйствующих субъектов. Переход к более либерализованной модели ценообразования может быть осуществлен через постепенный отказ от демпферного механизма, введение адресных субсидий для потребителей и пересмотр ставок акцизов на топливо в зависимости от цены на нефть и нефтепродукты.

Ключевые слова: нефтяная отрасль, промышленная политика, ценообразование на топливо, налогообложение нефтяной отрасли, демпферный механизм, модели регулирования ценообразования, субсидии, акцизная политика

Для цитирования: Леонов И. С. Сравнительный анализ моделей регулирования ценообразования на топливных рынках: уроки для России // Современная конкуренция. 2026. Т. 20. № 4. С. 46–62. DOI: 10.37791/2687-0657-2026-20-4-46-62.

Статья доступна на условиях простой (неисключительной) лицензии, которая является безвозмездной, предоставляется на срок действия исключительного права и действует по всему миру. Данная лицензия предоставляет любому лицу право копировать и распространять материал на любом носителе и в любом формате и создавать производные материалы, видоизменять и преобразовывать материал при условии указания авторов, названия статьи, журнала, его года и номера (в том числе посредством указания DOI).

© Леонов И. С.,
2026.

Research article

DOI: 10.37791/2687-0657-2026-20-4-46-62

Comparative Analysis of Pricing Regulation Models in Fuel Markets: Lessons for Russia

I. Leonov^{1*}¹*Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia***ileonov1505@yandex.ru*

Abstract. In recent years, Russia has seen many changes in its fuel market regulations, including the introduction of a large tax maneuver and a damping mechanism, as well as quasi-directive control over retail prices. These changes have placed an increased burden on the federal budget and increased uncertainty for oil companies. The purpose of this study was to identify patterns and consequences of different pricing regulation models in fuel markets to improve the Russian regulatory framework. The study analyzed structural options for regulating fuel markets in 149 countries and classified pricing models. Based on this analysis, optimal tools were identified for improving Russia's current model. It was found that direct forms of price regulation are typical in developing countries, used as a means of maintaining social stability. However, this can lead to fiscal risks for government budgets. The Russian model is not immune to these risks. Comparison with the experience of countries with similar institutional characteristics supports the effectiveness of more liberalized pricing models. These models increase the adaptability of the economic system and maintain a balance between social stability and economic benefits for businesses. The transition to a more liberalized form of pricing regulation can be achieved through a gradual process of removing the damping mechanism. This can be done by introducing targeted subsidies for consumers and revising fuel excise rates based on the oil price.

Keywords: oil industry, industrial policy, fuel pricing, taxation of the oil industry, damping mechanism, pricing regulation models, subsidies, excise policy

For citation: Leonov, I. (2026). Comparative Analysis of Pricing Regulation Models in Fuel Markets: Lessons for Russia. *Journal of Modern Competition*, 20(4), 46–62. <https://doi.org/10.37791/2687-0657-2026-20-4-46-62>

The article is available under a simple (non-exclusive) license, which is royalty-free, provided for the duration of the exclusive right, and is valid worldwide. This license grants any person the right to copy and distribute the material on any medium and in any format, and to create derivative materials, modify, and transform the material, provided that the authors, the article title, the journal, its year, and issue are credited (including by specifying the DOI).

© Leonov I., 2026.

Введение

Выбор оптимальной модели регулирования топливных рынков влияет, с одной стороны, на доступность топлива для населения, что особенно релевантно для развивающихся стран, с другой стороны, на уровень доходов федерального бюджета и расходов на сдерживание цен на уровне ниже мировых. Постоянное изменение регулирования топливных рынков в России в последние годы, включая введение квазидирективного регулирования розничных цен на топливо и введение демпферного механизма, оказывает значительное влияние на хозяйствующих субъектов и значительную нагрузку на федеральный бюджет, что требует всестороннего анализа.

Для решения обозначенной проблемы в рамках данного исследования мы проанализировали опыт других стран в регулировании ценообразования на топливных рынках, чтобы выявить оптимальную модель для российского рынка и подходящие инструменты для ее реформирования. Механизмы регулирования ценообразования мы разделили на прямые, включающие в себя установление фиксированных или предельных цен на топливо, а также косвенные, включающие в себя налогообложение нефтяной отрасли и субсидии потребителям и производителям топлива. Оценка международного опыта регулирования нефтяной отрасли и топливных рынков позволила выявить сильные и слабые стороны российской модели и предложить меры по ее совершенствованию с учетом опыта стран со схожими характеристиками нефтяной отрасли и экономического развития.

Таким образом, цель исследования состоит в выявлении закономерностей и последствий применения различных моделей прямого и косвенного регулирования ценообразования на топливных рынках с учетом международного опыта для совершенствования российской модели регулирования.

Для достижения поставленной цели были сформированы следующие задачи:

- выявить и систематизировать механизмы прямого и косвенного регулирования топливных рынков;
- оценить влияние прямого регулирования ценообразования на доступность топлива для населения;
- провести анализ дискретных институциональных альтернатив косвенного регулирования ценообразования на топливных рынках в странах с различными институциональными условиями;
- определить релевантные инструменты по реформированию российской модели регулирования ценообразования на топливных рынках.

Методологической основой данного исследования является комплексный и системный анализ, позволяющий учитывать многоплановость экономических и правовых аспектов регулирования нефтяной отрасли и топливных рынков. В работе применяются методы анализа дискретных институциональных альтернатив, анализ нормативно-правовых актов по регулированию топливных рынков в России и других странах, а также статистический анализ. Данные методы и методология позволяют провести всесторонний анализ действующей в России модели регулирования топливных рынков.

Исследование включает в себя систематизацию различных механизмов регулирования топливных рынков, межстрановой анализ механизмов прямого регулирования и их взаимосвязь с доступностью топлива, а также межстрановой анализ механизмов косвенного регулирования, включая раздел по налогообложению и раздел по субсидиям потребителям и производителям.

Систематизация механизмов регулирования ценообразования на топливных рынках

Государственное регулирование цен является одной из центральных областей изучения экономической науки, поскольку цены влия-

ют на потребительское поведение, социальную стабильность, ресурсообеспеченность и многое другое [17]. Теоретические подходы к регулированию ценообразования эволюционировали под влиянием различных школ экономической мысли, и все они по-разному объясняли мотивацию регулирования цен. С одной стороны, государственное регулирование цен рассматривалось как инструмент, направленный на поддержку определенных отраслей экономики и/или групп потребителей [22], а с другой стороны, как средство для преодоления провалов рынка.

В рамках институциональной экономической теории регулирование цен рассматривается не просто как механизм экономической политики, а как результат взаимодействия различных институтов. При этом степень и специфика регулирования цен зависит от культурных и политических факторов [7]. В частности, страны с порядком ограниченного доступа больше склонны к регулированию розничных цен на топливо в сравнении со странами с порядком открытого доступа [3]. В настоящее время регулирование розничных цен на бензин является одной из ключевых задач экономической политики многих развивающихся стран, где существенная доля доходов граждан расходуется на покупку топлива [14, 15]. Высокое значение цен на топливо в структуре расходов домохозяйств обусловлено тем, что рост цен на топливо опосредованно влияет на цену большинства потребительских товаров через рост стоимости их транспортировки [20].

Государство может воздействовать на механизм ценообразования на бензин напрямую через установление фиксированных или предельных уровней цен и/или косвенно посредством налогов и субсидий. Прямое регулирование характерно для стран с высокой долей государства в экономике и низким уровнем доходов граждан, где контроль над ценами позволяет купировать социальное напряжение. На рисунке 1 мы систематизировали многообразие существующих механизмов прямо-

го регулирования розничных цен на бензин и привели примеры стран, в которых они применяются.

Наиболее жесткой формой государственного регулирования ценообразования на топливо является установление фиксированных цен для всех участников рынка и их поддержание в течение длительного времени. Более мягкой формой фиксированных цен является их регулярный пересмотр со стороны уполномоченного государственного института. Как правило, страны – импортеры топлива пересматривают цены на основе обменного курса, мировых цен на нефть и логистических расходов на доставку топлива в страну, экспортеры же ввиду наличия собственных ресурсов ориентируются в основном на цены на нефть и экспортную альтернативу [1].

Более гибким по сравнению с фиксированными ценами является механизм установления предельных цен, который в большинстве случаев используется в качестве временной меры со схожими принципами, что и фиксированные цены, однако пересматривается намного чаще – на еженедельной или ежемесячной основе.

Главным негативным эффектом от прямого регулирования ценообразования является высокая уязвимость федерального бюджета из-за того, что поступления налогов от реализации топлива на внутреннем рынке и выручка национальных нефтяных компаний при таких условиях находятся на низких уровнях [8, 19]. Поэтому, несмотря на краткосрочную внутреннюю стабильность от прямого регулирования, в долгосрочной перспективе это приводит к накоплению долга у государства и ведет к недостатку финансирования общественных благ, что не способствует устойчивости экономической системы.

В отличие от прямого регулирования цен на бензин, косвенное осуществляется во всех странах мира, поскольку акцизы или иные формы топливных налогов введены повсеместно, различия состоят лишь в степени такого воздействия. При этом, помимо налогов,

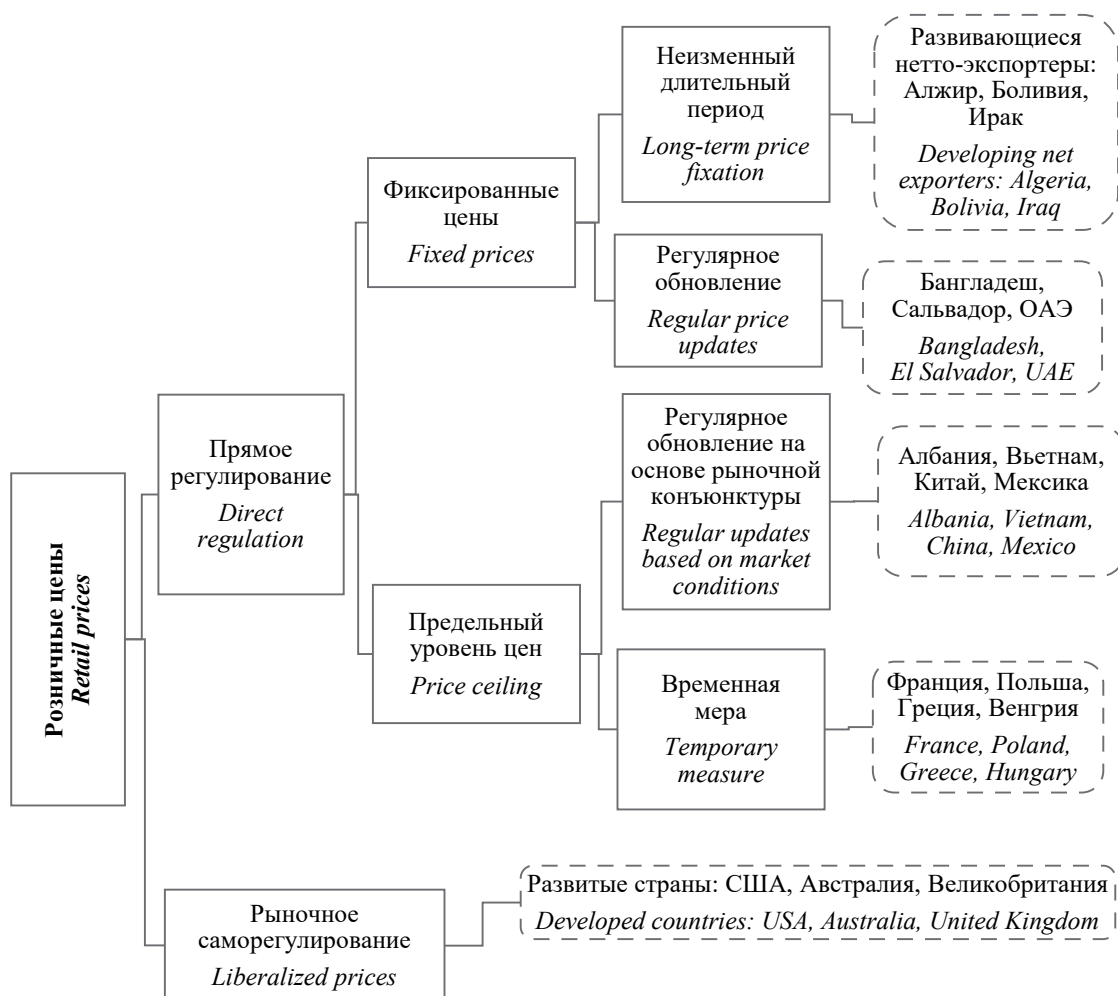


Рис. 1. Механизмы прямого регулирования розничных цен на бензин

Fig. 1. Mechanisms of direct regulation of retail gasoline prices

государство может воздействовать на ценообразование посредством субсидий в адрес производителей и потребителей. Систематизация таких косвенных механизмов государственного воздействия на ценообразование представлена на рисунке 2.

Косвенные механизмы регулирования используются параллельно с прямыми, усиливая или минимизируя их эффекты. Так, государство может вводить адресные субсидии для уязвимых слоев населения, которые характе-

ры для стран с рыночным ценообразованием, или в развивающихся странах при реформах либерализации рынка.

Также государство может предоставлять субсидии производителям топлива и компенсировать расходы от сдерживания цен на топливо на внутреннем рынке или же предоставлять налоговые льготы нефтяным компаниям для разработки месторождений и модернизации основных фондов, чтобы в средне- и долгосрочной перспективе увеличить объем пред-

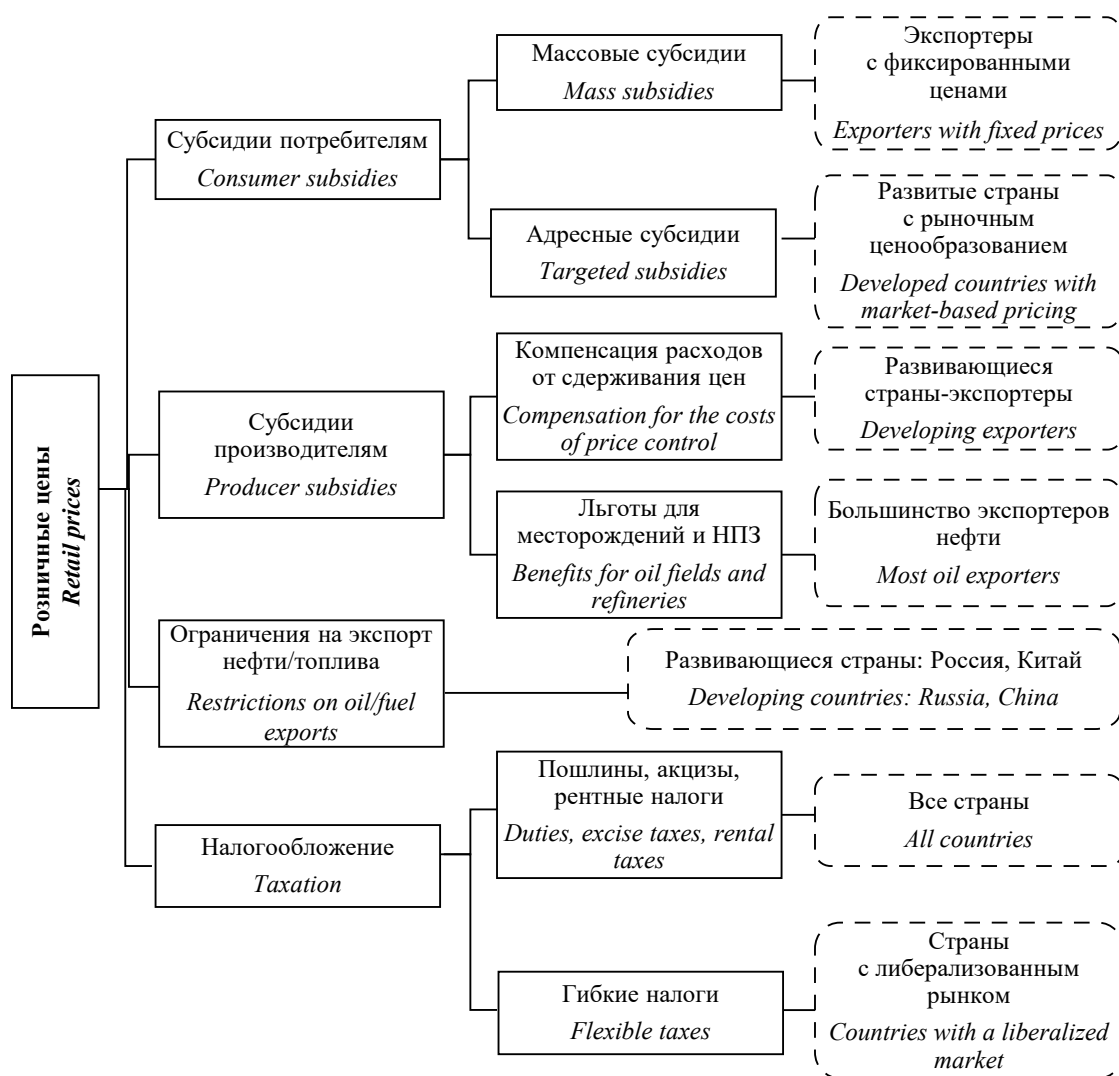


Рис. 2. Механизмы косвенного регулирования розничных цен на бензин

Fig. 2. Mechanisms of indirect regulation of retail gasoline prices

ложения топлива на внутреннем рынке. Подобные государственные субсидии для нефтепереработчиков в большинстве случаев основываются на формуле «издержки-плюс» (издержки на производство и реализацию продукции и допустимая норма прибыли), что снижает стимулы минимизировать затраты и увеличивать эффективность производства. Это приводит к «выживанию» неэффективных субъектов хозяйственной деятельности, кото-

рые в рыночных условиях вынуждены были бы прекратить свою деятельность.

Наиболее гибкой формой косвенного регулирования является введение гибких топливных налогов, которые снижаются в случае роста мировых цен и меняют структуру себестоимости бензина (компенсирование роста стоимости сырья снижением налоговой нагрузки), сдерживая его рост. Топливные налоги являются важным источником дохода для бюджета

и сдерживают чрезмерное потребление [21], что особенно актуально для стран Евросоюза, где налоговая политика является не только инструментом фискальной стабилизации, но и стимулирует переход на альтернативные виды энергии.

Таким образом, регулирование розничных цен на бензин является результатом взаимодействия множества экономических, социальных и политических факторов. Различные комбинации прямых и косвенных механизмов регулирования позволяют правительствам балансировать между необходимостью купирования социального напряжения и обеспечением устойчивости экономической системы. В следующем разделе мы определяем, во-первых, какие модели прямого регулирования розничных цен на топливо присущи тем или иным странам, а во-вторых, насколько эффективно различные группы стран обеспечивают доступность топлива для населения в зависимости от выбранной модели прямого регулирования ценообразования.

Межстрановой анализ прямого регулирования розничных цен на топливо

Мы проанализировали модели прямого регулирования розничных рынков бензина в 149 странах в 2023 г. и разделили их на 3 категории в зависимости от ценообразования: фиксированные цены, предельные цены и либерализованные рынки (рис. 3). Схожий по типу анализ ежегодно проводит МЭА, однако в их классификации категория предельных цен заменена на смешанную категорию, в которую входят как предельные цены, так и, например, гибкая акцизная политика. Вторым отличием является то, что в рамках модели мы учитывали только постоянно действующие регуляторные механизмы для универсальности нашего подхода, тогда как МЭА проводит срез моделей регулирования в конкретном моменте времени, из-за чего страны, которые могут вводить временные предельные цены

на топливо, не всегда отображаются в классификации МЭА. Мы также расширили число городов по сравнению с МЭА, включив в анализ страны Балканского полуострова, а также ряд африканских стран, за счет чего наша выборка была расширена до 149 участников. При этом мы опирались не только на нормативно-правовую базу, действующую в этих странах, но и на публикации государственных СМИ и национальных нефтяных компаний, поскольку в некоторых странах, несмотря на отсутствие формальных регуляторных ограничений, розничные цены могут быть ограничены со стороны государственных институтов комплексом неформальных механизмов. К таким странам мы, в частности, относим и Россию.

В подавляющем числе стран установлено прямое регулирование розничных цен на бензин (86 стран), в 62 из них установлены фиксированные, а в 24 – предельные цены на топливо для потребителей. При этом наблюдается ярко-выраженная географическая зависимость: в большинстве стран Северной и Южной Америки и Европы ценообразование на розничных рынках бензина является либерализованным, тогда как в большинстве стран Африки и Ближнего Востока установлены фиксированные цены на топливо, которые существенно ниже мировых цен. В частности, страны Ближнего Востока, как и многие страны – нетто-экспортеры нефти, больше склонны к регулированию розничных цен на топливо, поскольку они могут предоставлять топливо гражданам своей страны по более низким ценам в сравнении со странами-импортерами, что снижает расходы бюджета на такую экономическую политику [5].

Также развитые страны меньше склонны к оказанию прямого воздействия на механизм ценообразования в отличие от развивающихся стран, которые часто прибегают к подобным формам регулирования для снижения социальной нестабильности и большей зависимости населения от розничных цен на топливо [9]. Чтобы апробировать данное утверждение, мы сравнили доступность топлива в странах



Примечание: черным цветом выделены страны с фиксированными ценами, темно-серым – с предельным уровнем, светло-серым – с рыночным саморегулированием.

Рис. 3. Механизмы прямого регулирования розничных цен на бензин в различных странах

Fig. 3. Mechanisms of direct regulation of retail gasoline prices in various countries

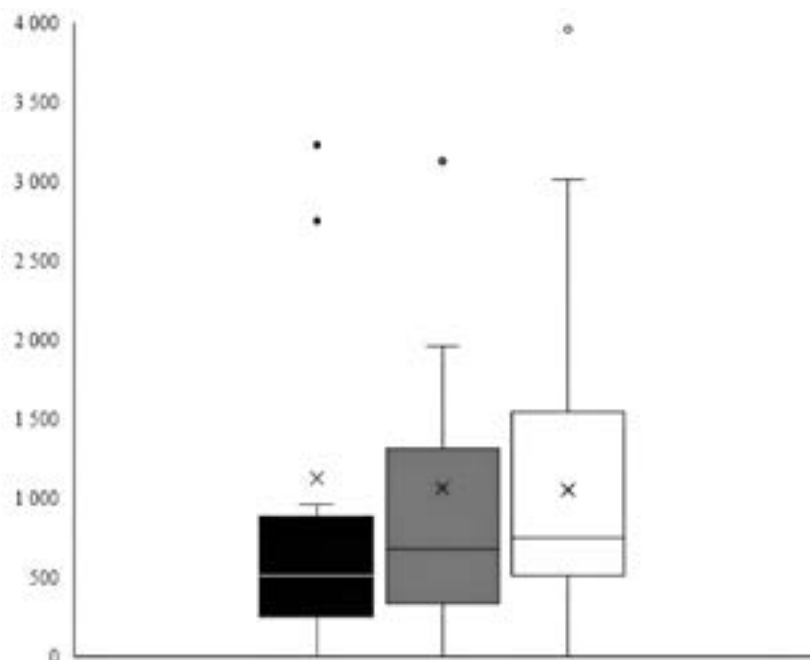
с различными моделями регулирования топлива, а именно рассчитали, сколько литров бензина гражданин страны может приобрести на свою среднемесячную заработную плату¹. Страны с либерализованными рынками мы отнесли к категории 1, с предельными ценами – к категории 2 и с фиксированными ценами – к категории 3. Итоговые результаты анализа представлены на рисунке 4.

Наибольшая доступность топлива для населения наблюдается в ближневосточных нефтяных монархиях, что интуитивно понятно, а вот тот факт, что доступность топлива в странах с регулируемым топливным рынком ниже, чем в странах с либерализованным ценообразованием, уже менее очевиден. Так, если исключить для каждой категории 3 наиболее сильных выброса для корректности статистического сравнения, то на среднюю за-

работную плату в странах с фиксированными розничными ценами можно купить около 760 литров бензина, в странах с предельными ценами – только 540 литров, а в странах с либерализованным механизмом ценообразования – более 950 литров. Главное объяснение этому заключается не в различной стоимости топлива, а в более высокой заработной плате, характерной для развитых стран с либерализованными моделями рынков. Исходя из этого можно сделать вывод, что действительно одной из главных мотиваций по регулированию розничных цен на бензин является повышение его доступности для населения. К примеру, если в странах с фиксированными ценами на топливо они станут на одном уровне с общемировыми, то доступность топлива, по нашим оценкам, снизится на четверть, что может привести к существенному росту социального недовольства в стране.

Однако даже развитые страны с либерализованной моделью рынка могут временно

¹ Сравнивается среднемесячный уровень заработной платы после уплаты налогов в долларах США.



Примечание: черный столбец – страны с фиксированными ценами, серый столбец – страны с предельным уровнем цен, белый столбец – страны с рыночным ценообразованием. Серыми точками отмечены «выбросы» – страны с чрезмерно высоким уровнем доступности топлива, которые были исключены из выборки в целях корректности статистического анализа.

Источник: составлено автором на основании данных МЭА, МВФ и информации в открытых источниках.

Рис. 4. Доступность бензина в странах с различными моделями прямого регулирования ценообразования

Fig. 4. Gasoline availability in countries with different models of direct pricing regulation

ограничивать рост розничных цен на топливо в случае чрезмерного увеличения мировых цен на топливо. Примерами являются Франция и Польша, которые установили временные предельные розничные цены на бензин в 2022 г. на фоне энергетического кризиса. С одной стороны, данная мера позволяет сдерживать инфляцию и ограничить рост цен для потребителей, с другой же стороны, для поставщиков топлива возникают альтернативные издержки [16].

Итак, для развивающихся стран – нетто-экспортеров нефти с олигопольной структурой рынка дистрибуции топлива характерно прямое регулирование розничных цен на бензин в форме установления фиксированных или предельных цен на основе рыночной конъюнктуры. В этом контексте российская модель

регулирования является типичным примером такого регулирования. Однако существуют значительные отличия в гибридных механизмах косвенного регулирования, которые являются более гибкими и сильнее дифференцированы между странами, что мы подробно анализируем в следующих разделах.

Межстрановой анализ моделей налогообложения топливных рынков

Фундаментом косвенного регулирования нефтяной отрасли является налогообложение. Государство воздействует на цены на топливо, изменяя налоговую нагрузку на производителей и потребителей топлива. Налоговая политика по отношению к нефтяной отрасли

и топливным рынкам характеризуется высокой устойчивостью во времени [18]. В целом многообразие механизмов налогообложения нефтяной отрасли можно разделить на 2 подхода: рентный и роялти.

Рентный подход состоит в изъятии ресурсной ренты (сверхприбыли) у нефтяных компаний. Считается, что природные ресурсы принадлежат обществу/государству, поэтому компании, эксплуатирующие их, должны делиться частью своих доходов. Соответственно, величина налога варьируется в зависимости от рыночных условий (уровня добычи и цен на нефть). То есть исходя из логики данного подхода, сверхприбыль возникает не в результате инвестиционной и инновационной деятельности компаний, а обусловлена скорее доступом к природным богатствам и благоприятным рыночным условиям (высокой цене на нефть). При рентном подходе целью государства является максимизация своих доходов в периоды высоких цен на нефть, что позволяет перераспределить часть ресурсов в пользу общества.

Данный подход широко распространен в странах с большими запасами природных ресурсов, что позволяет государству извлекать максимальные доходы в случае благоприятной рыночной конъюнктуры. В частности, рентная модель налогообложения установлена в Норвегии, Австралии, Казахстане, Индонезии и Саудовской Аравии.

Развитые государства-экспортеры склонны внедрять гибкие рентные модели налогообложения, чтобы стимулировать инвестиции и нивелировать последствия от колебаний цен на нефть. Слаборазвитые государства-экспортеры используют рентные системы, зачастую сохраняя полный контроль над природными ресурсами за государством / национальной нефтяной компанией, что снижает инвестиционную привлекательность в отрасли. При использовании рентного подхода государству проще сдерживать розничные цены в период высоких цен на нефть, поскольку часть доходов изымается государством, а компаниям,

в отличие от ситуации с роялти, сложнее переложить нагрузку на потребителей.

Роялти – это налог, который рассчитывается как фиксированный процент от стоимости добытого сырья. В отличие от ренты, роялти взимается с выручки, а не с прибыли. Размер этого процента может варьироваться в зависимости от характеристик месторождения: его типа, расположения и сложности добычи. Такой подход позволяет государству получать стабильные доходы даже при снижении цен на нефть, уменьшая неопределенность. Однако он затрудняет стимулирование разработки трудноизвлекаемых запасов и усложняет сдерживание розничных цен в условиях колебания мировых цен. Налогообложение в форме роялти применяется в США и Индии.

Роялти, как форма налогообложения, получила свое развитие в странах с развитой системой федерализма. Сравнительные преимущества и недостатки обоих подходов к налогообложению систематизированы и представлены в таблице 1.

Основным недостатком рентного подхода является сложность администрирования, поскольку государству необходим точный учет всех затрат предприятий, что особенно проблематично в слаборазвитых странах. В то же время роялти характеризуется более низкими административными издержками, но не учитывает рентабельность компаний, что приводит к снижению инвестиционной привлекательности (особенно сложных проектов). На практике в большинстве стран установлены смешанные модели налогообложения, чтобы достичь баланса между стабильностью доходов бюджета и инвестиционной привлекательностью. Однако небольшой перевес наблюдается в сторону рентного подхода ввиду его большей гибкости.

В настоящее время в России основными налогами для нефтяных компаний являются НДС, НДД. Наибольшим из всех является НДС, который устанавливается в зависимости от объема добычи, цен на нефть и курса рубля так, что ставка увеличивается с ростом

Таблица 1. Особенности роялти и рентной модели налогообложения
Table 1. Features of royalty and rental taxation model

Характеристика <i>Characteristic</i>	Рентный подход <i>Rent-based approach</i>	Роялти <i>Royalties</i>
Налогооблагаемая база	Прибыль (сверхприбыль)	Выручка
Гибкость	Ставки меняются в зависимости от рыночных условий	Ставки фиксированы
Администрирование	Сложное	Простое
Риски для бюджета	Уязвимость в условиях низких цен на нефть	Стабильные поступления
Инвестиционная привлекательность	Высокая при низких ставках	Низкая из-за фиксированной нагрузки

цен на нефть. Поскольку НДС учитывает рыночные факторы, то он является скорее рентным налогом. По итогам 2024 г. доходы федерального бюджета от НДС составили 12,2 трлн руб., а от НДС – 2,0 трлн руб. НДС является прогрессивным налогом на сверхприбыль, который установлен для отдельных месторождений, что характеризует его и как рентный налог. Также в России с 1990-х гг. действует 3 соглашения о разделе продукции. Таким образом, в стране установлена рентная модель налогообложения нефтяной отрасли.

Помимо налогов на производителей, государство также устанавливает акцизы на потребление отдельных товаров (в том числе моторного топлива). Акцизы выполняют фискальную функцию и служат существенным источником государственных доходов во многом по причине стабильности потребления подакцизных товаров ввиду низкой эластичности спроса на них [10]. Также акцизы выполняют регулирующую функцию, управляя поведением потребителей для сокращения негативных внешних эффектов. А простота администрирования делает их привлекательным механизмом косвенного регулирования ценообразования.

В некоторых странах применяется модель с гибкими ставками акцизов. Данный механизм популярен в развитых странах с либерализованным рынком. Гибкие ставки помогают

сдерживать розничные цены на топливо в период роста мировых цен на нефть без необходимости использования инструментов прямого воздействия на ценообразование. С одной стороны, снижение акцизов в кризисные периоды помогает поддерживать потребление населения, что стимулирует экономический рост, с другой стороны, их увеличение в период высоких цен позволяет пополнять государственный бюджет. Развитые страны предпочитают использовать фиксированные ставки акцизов, но при этом имеют упрощенные механизмы для их оперативного изменения. Так, Южная Корея в 2022 г. на фоне роста цен на нефть снизила акцизы на 30%, Германия – на 0,32 долл/л на 3 месяца, Италия – на 0,26 долл/л на 9 месяцев.

Таким образом, в большинстве стран мира установлены фиксированные ставки акцизов на бензин. При этом развитые страны-импортеры чаще устанавливают высокие ставки, но склонны их снижать в случае роста мировых цен на нефть. Развивающиеся страны же чаще устанавливают низкие фиксированные ставки, поскольку они более склонны к прямому регулированию цен на топливо, соответственно, им проще напрямую регулировать цены, чем постоянно корректировать акцизную политику.

В России традиционно устанавливаются фиксированные акцизы на бензин и дизельное топливо, которые ежегодно индексируются. Доля акцизов в розничной цене бензина

относительно невелика в сравнении со странами ЕС. Так, доля акцизов в розничной цене бензина АИ-92 в 2023 г. составляет 27%, тогда как в ЕС – около 40%. А суммарные доходы федерального бюджета от акцизов на бензин и дизельное топливо за тот же период составили только 0,5 трлн руб., что в 19 раз ниже поступлений от НДС². При этом только в 2018 г. ставка акциза была снижена, во все прочие же годы ставка акцизов в среднем индексируется опережающими инфляцию темпами. Так, с 2025 г. акциз на бензин вырос на 14%, что вероятнее всего выразится в росте розничных цен.

Экспортные пошлины – еще один инструмент налоговой политики, с помощью которого государство может влиять на цены на топливо. Высокие пошлины снижают выгоду от экспорта, что увеличивает объем топлива на внутреннем рынке. Однако такая мера уменьшает стимулы для повышения эффективности нефтепереработки из-за ограниченного спроса внутри страны [2]. Этот фактор стал одним из ключевых аргументов в пользу проведения налогового маневра в российской нефтяной отрасли. В его рамках экспортные пошлины постепенно обнулялись к 2024 г., а выпадающие доходы бюджета компенсировались увеличением налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ).

Таким образом, многообразие механизмов налогообложения нефтяной отрасли и топливных рынков позволяет государству по-разному выстраивать стимулы для участников нефтяной отрасли. В отличие от многих других стран со схожими институциональными характеристиками, в России остается незадействованным инструмент по снижению ставок акцизов на моторное топливо в период высоких цен

на мировых рынках, что позволило бы нивелировать стимулы нефтяных компаний по экспорту топлива в условиях отсутствия экспортных пошлин.

Анализ субсидий потребителям и производителям топлива

Помимо налогообложения, к косвенным механизмам регулирования ценообразования мы также относим субсидии производителям и потребителям топлива. Наименее распространенной формой косвенных механизмов регулирования являются субсидии для потребителей, которые могут распространяться либо на всех граждан страны, либо на уязвимые слои населения. На 2024 г. массовые субсидии введены только в 4 странах: Иране, Сирии, Венесуэле и Индонезии. Во всех этих странах внедрены топливные карточки для граждан. Характерными чертами указанных стран является наличие собственных нефтяных ресурсов, монопольная структура рынка дистрибуции топлива, порядок ограниченного доступа, низкий уровень экономического развития и высокая социальная нестабильность.

Почему же массовые субсидии потребителям не пользуются такой популярностью, а применяются, в основном, в случаях внутриполитических кризисов? Во-первых, такого рода субсидии усугубляют экономическую стратификацию общества, поскольку приносят больше выгод для зажиточных слоев населения, которые потребляют больше топлива, что подрывает социальную справедливость и увеличивает неравенство. По данным МВФ, только 7% топливных субсидий в развивающихся странах достигают 20% беднейшего населения, а 60% субсидий приходится на 20% наиболее зажиточных граждан [4, 11]. Во-вторых, массовые субсидии создают существенную нагрузку на федеральный бюджет, что сокращает возможности для финансирования инфраструктурных, социальных и прочих проектов. Например, в Индонезии объем топливных субсидий достиг 2% от ВВП или

² Сведения о формировании и использовании дополнительных нефтегазовых доходов федерального бюджета в 2018–2025 годах // Минфин России. URL: https://minfin.gov.ru/ru/statistics/fedbud/oil?id_57=122094-svedeniya_o_formirovanii_i_ispolzovanii_dopolnitelnykh_neftegazovykh_dokhodov_federalnogo_byudzheta_v_2018-2025_godakh (дата обращения: 17.09.2026).

четверти государственных расходов, а в Иране превысил 15% ВВП³. И в-третьих, такие субсидии стимулируют избыточное потребление, снижают энергоэффективность, перераспределяя средства в энергозатратные отрасли, снижая конкурентоспособность более эффективных отраслей⁴. Единственные положительные особенности массовых субсидий потребителям – это простота их администрирования и купирование социального напряжения в краткосрочной перспективе.

Преодолеть большинство вышеперечисленных проблем можно с помощью адресных субсидий наиболее уязвимым слоям населения, что уменьшает разрыв между различными социально-экономическими группами. Снижение затрат на топливо для различных групп населения, в свою очередь, может повысить их покупательную способность. При этом такие субсидии менее обременительны для бюджета, что положительно сказывается на устойчивости экономической системы. Однако идентификация и мониторинг целевых групп получателей субсидий требует существенных административных расходов. Сложные механизмы распределения субсидий могут создавать возможность для злоупотреблений и нецелевого использования средств [12]. Также адресные субсидии, как и массовые, снижают стимулы для энергосбережения [13]. Адресные топливные субсидии больше характерны для развивающихся стран, импортирующих топливо, тогда как в развитых странах используются иные механизмы социальной поддержки: прогрессивная налоговая система, налоговые льготы. Развивающиеся экспортеры же зачастую

предпочитают устанавливать предельные или фиксированные цены для всего рынка вместо адресных мер поддержки населения.

Государство может предоставлять субсидии не только потребителям топлива, но и его производителям. В наиболее явной форме это происходит в виде прямой компенсации альтернативных издержек нефтяным компаниям от установления фиксированных или предельных розничных цен на топливо. Такого рода компенсации характерны для развивающихся стран – нетто-экспортеров нефти, однако и импортеры нефти могут вводить такие меры. Например, в Индонезии и Малайзии нефтяным компаниям выплачивается из государственного бюджета разница между рыночными ценами на бензин, определяемыми на основе мировых цен на нефть, и регулируемые. Такие компенсации также оказывают сильное давление на бюджет, снижают стимулы к повышению энергоэффективности. Однако их проще администрировать из-за ограниченного числа получателей таких субсидий (в большинстве случаев – это национальная нефтяная компания). В то же время с точки зрения снижения социального напряжения в обществе эти меры малоэффективны, поскольку не адресованы напрямую гражданам. По этой причине данный механизм не пользуется популярностью в странах с нестабильной политической обстановкой и применяется лишь в небольшом количестве стран.

Налоговые льготы для нефтяных компаний являются одним из самых гибких инструментов косвенного регулирования розничных цен. Они стимулируют компании увеличивать капитальные вложения в разработку месторождений и модернизацию оборудования, что способствует экономическому росту, развитию инфраструктуры и созданию рабочих мест. Без налоговых льгот многие новые месторождения становятся нерентабельными из-за высоких капитальных затрат и длительного периода окупаемости. Однако такие меры больше способствуют экстенсивному расширению производства, чем повы-

³ Iran: Largest Fuel Subsidizer in 2018 // Financial Tribune. URL: <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/98959/iran-largest-fuel-subsidizer-in-2018> (дата обращения: 16.09.2026).

⁴ Muta T., Erdogan M., Lattanzio D. et al. Consumption subsidies for fossil fuels remain a roadblock on the way to a clean energy future // IEA. Paris, 2021. URL: <https://www.iea.org/commentaries/consumption-subsidies-for-fossil-fuels-remain-a-roadblock-on-the-way-to-a-clean-energy-future> (дата обращения: 16.09.2026).

шению его эффективности и внедрению инноваций. Международная практика показывает, что большинство налоговых льгот привязаны к затратам на добычу или переработку нефти независимо от их объема. Исключение составляют льготы на модернизацию установок вторичной переработки, которые позволяют увеличить выход высокомаржинальных светлых нефтепродуктов.

Налоговые льготы за счет сокращения налоговой базы приводят к снижению бюджетных поступлений, что особенно критично для стран-экспортеров, сильно зависящих от нефтяной ренты. Однако финансовая нагрузка на бюджет от таких льгот ниже, чем расходы на прямое сдерживание цен или массовые субсидии. Еще одним значимым негативным эффектом является искажение конкуренции. Так, компании, получившие льготы, обладают преимуществом перед теми, кто их не имеет. Это усиливает позиции крупных национальных нефтяных компаний как на внутреннем, так и на глобальном рынках. При этом крупные игроки извлекают из льгот непропорционально большую выгоду. Для снижения этих негативных эффектов можно предоставлять налоговые льготы новым участникам рынка, что будет способствовать развитию конкуренции [6]. Основными преимуществами такого механизма является простота администрирования, сравнительно небольшие потери для бюджета и отсутствие негативных эффектов, присущих механизмам прямого регулирования ценообразования.

В России отсутствуют субсидии для потребителей топлива, однако введены различные виды налоговых льгот для нефтяных компаний: пониженные ставки налогов для трудноизвлекаемых запасов и проектов в Арктике, а также налоговый вычет для модернизации нефтепереработки. Оценить точный объем субсидий достаточно проблематично, поскольку часть проектов при их отсутствии могли и не быть реализованными, однако известны точные расходы государства на компенсацию расходов по модернизации НПЗ: в 2024 г. они составили

214 млрд руб. Основные расходы государства на внутренних топливных рынках приходится на демпферный механизм, который стимулирует нефтяные компании реализовывать топливо на оптовом рынке по цене ниже общемировой. Расходы государства на демпферные компенсации в 2024 г. составили 3,4 трлн руб., что является существенным бременем для бюджета и, как показывает практика, не способствует снижению оптовых цен на бензин.

Субсидии являются распространенным механизмом для косвенного регулирования ценообразования на бензин. Причем они могут внедряться как в дополнение к прямым механизмам регулирования, так и на либерализованных рынках. Если основные эффекты от субсидии потребителям наступают уже в краткосрочной перспективе, то субсидии производителям топлива оказывают влияние на рынок в долгосрочной перспективе, поскольку они стимулируют увеличение предложения на рынке за счет реализации инвестиционных проектов, которые в нефтяной отрасли осуществляются в течение многих лет.

Заключение

Анализ различных моделей регулирования ценообразования на бензин показал, что прямые формы регулирования в виде установления фиксированных или предельных цен на внутреннем рынке нефтепродуктов характерны для большинства развивающихся стран – нетто-экспортеров нефти, где оно используется в первую очередь как инструмент по поддержанию социальной стабильности через повышение доступности топлива для населения, однако это несет значительные фискальные риски для государственного бюджета. Косвенные механизмы регулирования, такие как субсидии и налоги, дополняют прямые механизмы и являются более вариативными, что предоставляет больше пространства для гибкости и долгосрочной устойчивости экономики. В то же время они требуют тщательного планирования, чтобы минимизировать негативные эффекты от снижения

инвестиционной привлекательности в отрасли и неэффективного перераспределение финансовых ресурсов в экономике.

Российская модель регулирования топливных рынков представляет собой уникальный пример гибридного подхода, где государство, номинально не устанавливая прямого регулирования розничного рынка, пытается сдерживать рост оптовых цен с помощью демпферного механизма и ограничивает рост розничных цен на уровне инфляции с помощью комплекса неформальных мер. Таким образом, большая часть расходов государства на топливных рынках приходится не на субсидии потребителям или производителям, а на прямое регулирование розничных и оптовых цен. С одной стороны, это поддерживает доступность топлива для населения на высоком уровне, с другой стороны, это огромное бремя для бюджета и ограниченная гибкость в реагировании государства на изменения конъюнктуры глобальных рынков.

Сравнение с опытом стран со схожими институциональными характеристиками указывает на эффективность более либерализован-

ных моделей ценообразования на топливных рынках, которые позволяют оптимизировать бюджетные расходы и повысить адаптивность экономики, сохранив при этом баланс между социальной стабильностью и экономической выгодой для рыночных субъектов.

Проведенный анализ подчеркивает необходимость комплексного подхода к регулированию топливных рынков, который должен учитывать не только социально-экономические вызовы, но и долгосрочные приоритеты развития нефтяной отрасли. Переход к более либерализованным формам регулирования топливных рынков представляется нам целесообразным для повышения эффективности проводимой экономической политики. Вопрос о конкретных переходных инструментах в рамках потенциальной трансформации регулирования топливных рынков в России является дискуссионным. На наш взгляд, такими инструментами могут быть адресные субсидии наиболее уязвимым потребителям, а также переход к гибкой акцизной политике с пересмотром ставок топливных акцизов при значимом изменении цен на нефть.

Список литературы

1. Акимов В. Н. Анализ динамики цен на моторные топлива на российском рынке в 2000–2020 гг. в свете налоговой политики в нефтяной отрасли // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2020. С. 157–185. DOI: 10.47711/2076-318-2020-157-185.
2. Бобылев Ю. Н., Идрисов Г. И., Синельников-Мурылев С. Г. Экспортные пошлины на нефть и нефтепродукты: необходимость отмены и сценарный анализ последствий. М. : Издательство Института Гайдара, 2012. 84 с.
3. Федоров С. И. Регулирование розничных цен на моторное топливо: влияние характеристик социального порядка // Управленец. 2024. Т. 15. № 1. С. 83–96. DOI: 10.29141/2218-5003-2024-15-1-6.
4. Arze del Granado, F., Coady, D., & Gillingham, R. (2010). The Unequal Benefits of Fuel Subsidies: A Review of Evidence for Developing Countries. *IMF Working Paper, WP/10/202*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.1750690>
5. Baig, T., Mati, A., Coady, D., & Ntamatungiro, J. (2007). Domestic Petroleum Product Prices and Subsidies: Recent Developments and Reform Strategies. *IMF Working Paper, WP/07/71*. <https://doi.org/10.5089/9781451866353.001>
6. Baunsgaard, T., & Vernon, N. (2022). Taxing Windfall Profits in the Energy Sector. *International Monetary Fund, NOTE/2022/002*.
7. Blanchard, O., & Johnson, D. (2017). *Macroeconomics*. 7th edition. Pearson Publ.
8. Bragoudakis, Z., & Sideris, D. (2021). Asymmetric Price Adjustment and the Effects of Structural Reforms and Low Demand in the Gasoline Market: The Case of Greece. *Journal of Applied Economics*, 24(1), 504–522. <https://doi.org/10.1080/15140326.2021.1922188>

9. Clements, B., Jung, H.-S., & Gupta, S. (2006). Real and Distributive Effects of Petroleum Price Liberalization: The Case of Indonesia. *IMF Working Paper, WP/03/204*.
10. Cnossen, S. (2005). *Theory and Practice of Excise Taxation: Smoking, Drinking, Gambling, Polluting, and Driving*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/0199278598.001.0001>
11. Coady, D., Flamini, V., & Sears, L. (2015). The Unequal Benefits of Fuel Subsidies Revisited: Evidence for Developing Countries. *IMF Working Paper, 210(202)*. <https://doi.org/10.5089/9781455205325.001>
12. David, V. (2010). *The Politics of Fossil-Fuel Subsidies*. IISD Publ.
13. Ellis, J. (2010). *The Effect of Fossil-Fuel-Subsidy Reform: A Review of Modelling and Empirical Studies*. IISD Publ. <https://doi.org/10.2139/ssrn.1572397>
14. Goodwin, P., Dargay, J., & Hanly, M. (2004). Elasticities of Road Traffic and Fuel Consumption with Respect to Price and Income: A Review. *Transport Reviews, 24(3)*, 275–292. <https://doi.org/10.1080/0144164042000181725>
15. Hughes, J., Knittel, C., & Sperling, D. (2008). Evidence of a Shift in the Short-Run Price Elasticity of Gasoline Demand. *The Energy Journal, 29(1)*, 113–134. <https://doi.org/10.5547/ISSN0195-6574-EJ.Vol29-No1-9>
16. Kojima, M. (2016). Fossil Fuel Subsidy and Pricing Policies: Recent Developing Country Experience. *World Bank Policy Research Working Paper, WPS7531*. <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.2940.8400>
17. Krugman, P., & Wells, R. (2015). *Microeconomics*. 4th edition. Princeton University Publ.
18. Mahdavi, P., Martinez-Alvarez, C., & Ross, M. (2022). Why Do Governments Tax or Subsidize Fossil Fuels? *The Journal of Politics, 84(2)*, 1–37. <https://doi.org/10.1086/719272>
19. Radchenko, S. (2005). Oil Price Volatility and the Asymmetric Response of Gasoline Prices to Oil Price Increases and Decreases. *Energy Economics, 27(5)*, 708–730. <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2005.06.001>
20. Sterner, T. (2007). Fuel Taxes: An Important Instrument for Climate Policy. *Energy Policy, 35(6)*, 3194–3202. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2006.10.025>
21. Sterner, T. (2012). *Fuel Taxes and the Poor*. RFF Press. <https://doi.org/10.4324/9781936331925>
22. Tirole, J. (1988). *The Theory of Industrial Organization*. MIT Press. <https://doi.org/10.2307/2554286>

Сведения об авторе

Леонов Иван Сергеевич, ORCID 0009-0004-6916-1061, SPIN 3836-7930, аспирант, кафедра конкурентной и промышленной политики, Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова, Москва Россия, ileonov1505@yandex.ru

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Статья поступила 26.11.2025, рассмотрена 12.01.2026, принята 26.02.2026

References

1. Akimov, V. N. (2020). *Analiz dinamiki tsen na motornye topliva na rossiyskom rynke v 2000–2020 gg. v svete nalogovoy politiki v neftyanoy otrasli* [Analysis of the Dynamics of Motor Fuel Prices in the Russian Market in 2000–2020 in the Light of Tax Policy in the Oil Industry]. *Nauchnye trudy: Institut narodnokhozyaystvennogo prognozirovaniya RAN*, 157–185. <https://doi.org/10.47711/2076-318-2020-157-185>
2. Bobylev, Yu. N., Idrisov, G. I., & Sinelnikov-Murylev, S. G. (2012). *Eksportnye poshliny na neft i nefteprodukty: neobkhodimost otmeny i stsennyy analiz posledstviy* [Export Duties on Oil and Petroleum Products: The Need for Abolition and Scenario Analysis of Consequences]. Gaidar Institute Publ.
3. Fedorov, S. I. (2024). Motor Fuel Retail Prices Regulation: The Influence of the Social Order Characteristics. *The Manager, 15(1)*, 83–96. <https://doi.org/10.29141/2218-5003-2024-15-1-6>

4. Arze del Granado, F., Coady, D., & Gillingham, R. (2010). The Unequal Benefits of Fuel Subsidies: A Review of Evidence for Developing Countries. *IMF Working Paper, WP/10/202*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.1750690>
5. Baig, T., Mati, A., Coady, D., & Ntamatungiro, J. (2007). Domestic Petroleum Product Prices and Subsidies: Recent Developments and Reform Strategies. *IMF Working Paper, WP/07/71*. <https://doi.org/10.5089/9781451866353.001>
6. Baunsgaard, T., & Vernon, N. (2022). Taxing Windfall Profits in the Energy Sector. *International Monetary Fund, NOTE/2022/002*.
7. Blanchard, O., & Johnson, D. (2017). *Macroeconomics*. 7th edition. Pearson Publ.
8. Bragoudakis, Z., & Sideris, D. (2021). Asymmetric Price Adjustment and the Effects of Structural Reforms and Low Demand in the Gasoline Market: The Case of Greece. *Journal of Applied Economics, 24*(1), 504–522. <https://doi.org/10.1080/15140326.2021.1922188>
9. Clements, B., Jung, H.-S., & Gupta, S. (2006). Real and Distributive Effects of Petroleum Price Liberalization: The Case of Indonesia. *IMF Working Paper, WP/03/204*.
10. Cnossen, S. (2005). *Theory and Practice of Excise Taxation: Smoking, Drinking, Gambling, Polluting, and Driving*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/0199278598.001.0001>
11. Coady, D., Flamini, V., & Sears, L. (2015). The Unequal Benefits of Fuel Subsidies Revisited: Evidence for Developing Countries. *IMF Working Paper, 210(202)*. <https://doi.org/10.5089/9781455205325.001>
12. David, V. (2010). *The Politics of Fossil-Fuel Subsidies*. IISD Publ.
13. Ellis, J. (2010). *The Effect of Fossil-Fuel-Subsidy Reform: A Review of Modelling and Empirical Studies*. IISD Publ. <https://doi.org/10.2139/ssrn.1572397>
14. Goodwin, P., Dargay, J., & Hanly, M. (2004). Elasticities of Road Traffic and Fuel Consumption with Respect to Price and Income: A Review. *Transport Reviews, 24*(3), 275–292. <https://doi.org/10.1080/0144164042000181725>
15. Hughes, J., Knittel, C., & Sperling, D. (2008). Evidence of a Shift in the Short-Run Price Elasticity of Gasoline Demand. *The Energy Journal, 29*(1), 113–134. <https://doi.org/10.5547/ISSN0195-6574-EJ.Vol29-No1-9>
16. Kojima, M. (2016). Fossil Fuel Subsidy and Pricing Policies: Recent Developing Country Experience. *World Bank Policy Research Working Paper, WPS7531*. <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.2940.8400>
17. Krugman, P., & Wells, R. (2015). *Microeconomics*. 4th edition. Princeton University Publ.
18. Mahdavi, P., Martinez-Alvarez, C., & Ross, M. (2022). Why Do Governments Tax or Subsidize Fossil Fuels? *The Journal of Politics, 84*(2), 1–37. <https://doi.org/10.1086/719272>
19. Radchenko, S. (2005). Oil Price Volatility and the Asymmetric Response of Gasoline Prices to Oil Price Increases and Decreases. *Energy Economics, 27*(5), 708–730. <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2005.06.001>
20. Sterner, T. (2007). Fuel Taxes: An Important Instrument for Climate Policy. *Energy Policy, 35*(6), 3194–3202. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2006.10.025>
21. Sterner, T. (2012). Fuel Taxes and the Poor. RFF Press. <https://doi.org/10.4324/9781936331925>
22. Tirole, J. (1988). *The Theory of Industrial Organization*. MIT Press. <https://doi.org/10.2307/2554286>

About the author

Ivan S. Leonov, ORCID 0009-0004-6916-1061, SPIN 3836-7930, Postgraduate, Competition and Industrial Policy Department, Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia, ileonov1505@yandex.ru

Conflict of interest

The author declares that there is no conflict of interest.

Received 26.11.2025, reviewed 12.01.2026, accepted 26.02.2026