**DOI:** 10.29141/2218-5003-2024-15-1-6 **EDN:** WNOQEK

JEL Classification: L51, L43

### Регулирование розничных цен на моторное топливо: влияние характеристик социального порядка

### С.И. Федоров

Центр исследований конкуренции и экономического регулирования РАНХиГС, г. Москва, РФ Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, г. Москва, РФ

Аннотация. Проблема регулирования розничных цен на топливо является актуальной в условиях шокового периода, который переживает мировая энергетика: цены становятся особенно волатильными. Однако изменчивость цен – это фактор координации планов потребителей и производителей топлива. Экономическая теория не объясняет, почему в одних странах в шоковый период правительства склоняются к регулированию розничных цен, а в других – развивают рыночные механизмы ценообразования на топливном рынке. Статья посвящена определению влияния характеристик социального порядка (по Д. Норту) на склонность правительства устанавливать механизм ценового регулирования в розничном сегменте топливного рынка. Методологической основой исследования служит новая институциональная экономическая теория. Методы работы включают: разбор кейсов, сравнительный межстрановой анализ, статистический анализ. Информационной базой послужили нормативно-правовые акты, данные государственной статистики США и России по ценам на топливо за 2019–2023 гг., материалы проекта GlobalPetrolPrices. В результате выявлены различия в оценках проблемы неопределенности правительствами стран с разными социальными порядками: для регуляторов в социальных порядках открытого доступа отраслевые шоки – это задача по нахождению нового способа адаптации к рыночной конъюнктуре; для регуляторов в порядках ограниченного доступа – риск дестабилизации. Выводы исследования вносят вклад в объяснение институциональных причин реализации отраслевой политики.

**Ключевые слова:** ценовое регулирование; экономическая конкуренция; механизмы управления трансакциями; социальные порядки; розничные цены; топливо.

**Финансирование:** Статья подготовлена в рамках выполнения научно-исследовательской работы государственного задания РАНХиГС.

Информация о статье: поступила 26 июня 2023 г.; доработана 1 августа 2023 г.; одобрена 14 сентября 2023 г.

**Ссылка для цитирования:** Федоров С.И. (2024). Регулирование розничных цен на моторное топливо: влияние характеристик социального порядка // Управленец. Т. 15, № 1. С. 83–96. DOI: 10.29141/2218-5003-2024-15-1-6. EDN: WNOQEK.

# Motor fuel retail prices regulation: The influence of the social order characteristics

### Sergey I. Fedorov

Center for Research in Competition and Economic Regulation (RANEPA), Moscow, Russia Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia

**Abstract.** Regulating retail fuel prices, which are getting particularly volatile, is an urgent issue amid the shock period that the global energy industry is facing today. Price volatility, however, is a factor in coordinating consumers' and fuel producers' plans. Economic theory fails to explain why in some countries, during a shock period, governments tend to regulate retail prices, while in others they develop market pricing mechanisms in the fuel market. The article reveals the influence of Douglass North's social orders on the tendency of governments to establish a price regulation mechanism in the retail fuel market. New institutional economics constitutes the theoretical framework of the study. Among the research methods are case analysis, comparative cross-country analysis, and statistical analysis. The empirical evidence comes from regulatory legal acts, US and Russian state statistics on fuel prices for 2019–2023, and materials from the GlobalPetrolPrices project. The research results revealed differences in uncertainty assessments by the governments of countries with different social orders: for regulators in open access social orders, industry shock is the reason of finding a new way to adapt to market conditions; for regulators in limited access social orders, it is the risk of destabilization of the social order. Our findings help to outline the institutional rationale behind the implementation of industry-specific policies.

Keywords: price regulation; economic competition; transaction management mechanisms; social orders; retail prices; fuel.

Funding: The article was prepared as part of the research work of the state assignment of RANEPA.

Article info: received June 26, 2023; received in revised form August 1, 2023; accepted September 14, 2023

**For citation:** Fedorov S.I. (2024). Motor fuel retail prices regulation: The influence of the social order characteristics. *Upravlenets/The Manager*, vol. 15, no. 1, pp. 83–96. DOI: 10.29141/2218-5003-2024-15-1-6. EDN: WNOQEK.

### **ВВЕДЕНИЕ**

Особенностью рынков энергоносителей (в том числе нефти и нефтепродуктов) является низкая эластичность как спроса, так и предложения [Regnier, 2007; Григорьев, Курдин, 2013]. В связи с этим любое шоковое изменение со стороны спроса и предложения может приводить к резким колебаниям цен. Данное обстоятельство воспринимается правительствами стран по-разному. Например, в США, неоднократно переживавших топливные кризисы (например, широко известный кризис 1973 г.), сохраняется свободное рыночное ценообразование в розничном сегменте топливного рынка. В то же время во многих других странах, в том числе нефтедобывающих, установлено государственное регулирование цен на топливо. В России же действует гибридный механизм: в розничном сегменте существует рыночное ценообразование, однако темпы роста цен удерживаются на уровне ниже инфляции специальным демпферным механизмом.

Возникает закономерный вопрос: по какой причине правительства разных стран выбирают тот или иной механизм ценообразования? Целью работы является определение институциональных факторов, оказывающих влияние на этот выбор: на уровне институциональной среды формируются основополагающие правила игры, в рамках которых осуществляются экономические трансакции [Davis, North, 1971].

Для России сегодня вопрос о причинах выбора того или иного механизма ценообразования в розничном сегменте топливного рынка особенно актуален. В апреле 2023 г. вступили в силу очередные поправки в формулу расчета выплат по демпферному механизму, но уже летом 2023 г. поступили законодательные инициативы по ее доработке. Механизм на момент принятия поправок в апреле 2023 г. действовал всего четыре года, при этом претерпел немалое количество изменений: у представителей отрасли, законодателей и экспертов постоянно возникают вопросы то к эффективности самого механизма, то к объемам средств, которые в его рамках перераспределяются между государственным бюджетом и топливными компаниями. В связи с этим видится полезным определить причины,

по которым такие механизмы вводятся правительствами разных стран, и выявить последствия их установления.

### МЕХАНИЗМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЦЕН НА ТОПЛИВО В РОЗНИЧНОМ СЕГМЕНТЕ КАК ДИСКРЕТНЫЕ СТРУКТУРНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ

Механизмы формирования розничных цен на топливо в разных странах можно разделить на три вида:

- установление государством (регулятором и/или национальной топливной компанией-монополистом) фиксированной цены;
  - рыночное саморегулирование;
- гибридные способы ценообразования (ценовой потолок, демпфирующие механизмы и т. п. при сохранении рынка)<sup>1</sup>.

Перечисленные три вида механизмов ценообразования в розничном сегменте топливного рынка хорошо согласуются с классификацией механизмов управления трансакциями<sup>2</sup> по О. Уильямсону [Williamson, 1985; 1996; 2010] (табл. 1). В первом случае перед нами иерархический механизм, в рамках которого решение о ценах и объемах поставок принимается из единого центра, а именно государственными чиновниками или менеджерами национальной топливной компании<sup>3</sup>. При свободном ценообразовании установлен рыночный механизм управления трансакциями. В случае же ценового потолка и/или демпфирующих механизмов<sup>4</sup>

Таблица 1 — Связь механизмов ценообразования в розничном сегменте топливного рынка с механизмами управления трансакциями Table 1 — Relationship between pricing mechanisms in the retail fuel market and transaction management mechanisms

Механизмы ценообразования на розничных рынках топлива	Гуправления трансакциями	Механизм принятия решения об установлении цены
Фиксированная цена	Иерархия	Устанавливается государством в лице ответственных лиц или менеджерами национальной топливной компании-монополиста
Ценовой потолок, демпферные механизмы	Гибрид	Государство задает рамочные условия, внутри которых решение применяется на рыночной основе
Рыночное ценообразование	Рынок	Формируется игроками на рынке на конкурентных условиях

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> В гибридных механизмах остается свобода рыночного ценообразования, но она ограничена рамками, которые задаются регулятором (в нашем случае – государством).

 $<sup>^2</sup>$  Идея о сравнительном анализе различных механизмов организации экономических отношений восходит к работе [Commons, 1950].

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Случай национальной топливной компании-монополиста в розничном сегменте (вне зависимости от того, является ли она вертикально интегрированной компанией или нет) мы рассматриваем как иерархию, а не рынок. Отношения внутри фирмы носят иерархический характер [Coase, 1937], а при установленной государством монополии альтернативные механизмы принятия решений, соответственно, не представлены.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Ситуация российского топливного «демпфера» будет рассмотрена подробнее в следующих разделах.

часть правомочий [Alchian, 1965; Demsetz, 1967] остается в руках частных игроков, и эти правомочия участвуют в рыночных трансакциях, однако другая часть правомочий (назначение цены выше обозначенного потолка или, например, продажа топлива на экспорт по мировым ценам) остается в руках единого центра принятия решений – государства. Последняя ситуация соответствует гибридному механизму управления трансакциями [Menard, 2004; 2022].

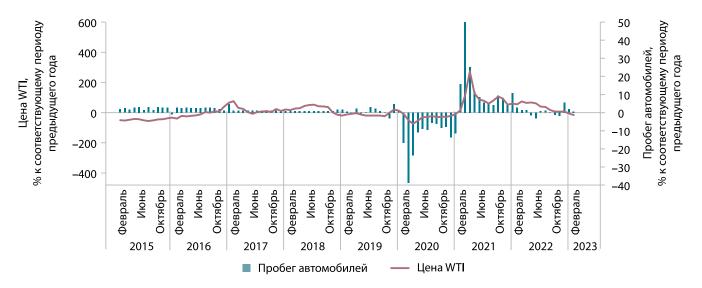
При этом следует обратить внимание на разницу механизмов управления трансакциями с точки зрения их пригодности для адаптации поведения индивидов к условиям неопределенности [Williamson, 1991].

Адаптируемость типа А. Это активная адаптация к неопределенности, предполагающая поиск новых ответов при меняющихся обстоятельствах: такая адаптация в условиях неопределенности наиболее характерна для рыночного механизма [Knight, 1921; Kirzner, 1978]. Рыночная цена реализует свою информационную функцию и сигнализирует об изменившихся условиях. На основе этого сигнала индивиды принимают решения, чтобы максимизировать свою полезность или прибыль в новых условиях. Примером такой адаптации может служить ситуация с пробегом автомобилей в США (рис. 1): свободные рыночные цены стимулируют потребителей моторного топлива сокращать потребление в периоды высоких цен и увеличивать потребление топлива в периоды низких цен<sup>1</sup>. В результате экономически редкий ресурс

не тратится расточительно в период, когда его предложение ограничено: рыночные цены сигнализируют о ситуации потребителям, и те корректируют свой потребительский выбор<sup>2</sup> [Winebrake et al., 2015].

Адаптируемость типа С. Этот способ адаптации предполагает перераспределение выгод и издержек от шоков между взаимозависимыми экономическими агентами ради сохранения существующих связей между ними [Williamson, 1991] и не характерен для свободного рынка<sup>3</sup>. Такую адаптируемость мы можем наблюдать на примере работы демпферного механизма<sup>4</sup> в России. Принцип его работы заключается в том, что поставщики топлива получают компенсацию из государственного бюджета за поставки топлива на внутрироссийский рынок в период высоких мировых цен на нефть (возвратный акциз) и выплачивают в бюджет дополнительные средства по акцизу в обратной ситуации⁵. Так как демпферный механизм призван сглаживать колебания цен, потребители не меняют спрос на топливо со своей стороны. В итоге проблема адаптации приобретает иной характер, нежели в ситуации свободного рынка: здесь адаптация заключается в перераспределении издержек между заинтересованными сторонами. Если потребление топлива не со-

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> К слову, правительства далеко не всех нефтедобывающих стран пытаются оградить внутренний рынок топлива от влияния мировой конъюнктуры [Kpodar, Imam, 2020].



Puc. 1. Пробег автомобилей и цены на топливо в США, 2015–2023, % Fig. 1. US vehicle mileage and WTI crude oil price, 2015–2023, %

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> В краткосрочном периоде по технологическим причинам это практически единственный способ сокращения потребления моторного топлива. В период 2020–2021 гг. наблюдалось обратное влияние: сокращение поездок в периоды карантина сокращало цены на топливо (и наоборот).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> В связи с низкой эластичностью цен реакция довольно сдержанная (колебания около 4 % объемов потребления при изменении цен на 20–30 %), но она есть и благодаря той же эластичности серьезно влияет на равновесную цену.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Имеются в виду отношения между игроками на рынке. Внутри фирмы такой тип адаптации возможен.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Пункт 27 ст. 200 Налогового кодекса Российской Федерации (Ч. 2).

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Составлено по данным Управления энергетической информации США: Short-Term Energy Outlook Data Browser // U.S. Energy Information Administration. https://www.eia.gov/outlooks/steo/data/browser/.

кращается, а цена выросла, то в любом случае кто-то должен за это платить. В связи с этим происходит постоянная донастройка<sup>1</sup> демпферного механизма, призванная перераспределять издержки между заинтересованными сторонами: вертикально интегрированными топливными компаниями, независимыми заправочными станциями<sup>2</sup>, конечными потребителями и правительством. Интересно, что в данном случае перераспределение происходит только отчасти на конкурентной основе: решение о перераспределении издержек принимается регулятором централизованно и выражается в изменении формулы демпферного механизма, прописанной в Налоговом кодексе РФ.

Выходит, что если в ситуации рыночной адаптации никто из сторон не застрахован от необходимости менять свое поведение, реагируя на изменившиеся обстоятельства, то при адаптируемости типа С происходит централизованное перераспределение бремени рисков и неопределенности между разными заинтересованными сторонами. Как будет показано далее, это перераспределение может быть очень важным для некоторых государств в контексте сохранения общественно-политического статуса-кво.

### МЕХАНИЗМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЦЕН НА ТОПЛИВО В РОЗНИЧНОМ СЕГМЕНТЕ В СТРАНАХ С РАЗЛИЧНЫМИ СОЦИАЛЬНЫМИ ПОРЯДКАМИ

Анализ ситуации с регулированием розничных цен на топливо в разных странах, как мы покажем далее, приводит к выводу о том, что установление конкретного регуляторного механизма сильно зависит от характеристик социального порядка. Механизм этой зависимости ранее был подробно проанализирован в работе [Федоров, 2023]: его смысл заключается в том, что выбор общественно-политических целей, которые преследует правительство (в лице отдельных политиков), внедряя различные регуляторные механизмы, различен в странах с порядками открытого доступа и странах, где пороговые условия этого социального порядка не соблюдаются [North, Walli, Weingast, 2009; van Besouw, Ansink, van Bavel, 2016; van Bavel, Ansink, van Besouw, 2017]. Порядок открытого доступа, характеризующийся верховенством права, монополией на насилие и существованием постоянно действую-

щих неперсонифицированных организаций<sup>3</sup>, в меньшей степени позволяет политикам использовать власть эксклюзивно – в своих интересах, через защиту отдельных лиц. В порядках открытого доступа стимулы настроены так, чтобы использовать насилие ради установления механизмов, в которых заинтересовано общество в целом или подавляющая его часть<sup>4</sup>. Напротив, когда пороговые условия порядка открытого доступа не соблюдены, стабильность политического режима сохраняется благодаря статусу-кво в распределении рент<sup>5</sup> между членами элитной группы [Acemoglu, Robinson, 2012, 2019]<sup>6</sup>. Экономическая конкуренция этот статус-кво разрушает<sup>7</sup>, и поэтому во избежание риска политики выбирают гибридные и иерархические механизмы, ведущая роль в которых отведена государству.

Итак, пользуясь классификацией стран на страны с порядками открытого и ограниченного доступа, разработанной в эмпирическом исследовании [Андреева, Ионкина, Санишвили, 2017]<sup>8</sup>, а также данными проекта GlobalPetrolPrices<sup>9</sup>, посмотрим, как распределились страны с различными социальными порядками в контексте выбора различных механизмов регулирования розничного сегмента топливных рынков (рис. 2). Помимо социальных порядков и механизмов регулирования как критериев классификации мы разделили государства на крупнейшие нефтедобывающие<sup>10</sup> и страны – импортеры нефти. Это разделение может влиять на выбор механизма регулирования на розничном рынке внутри страны: предполагаем,

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> «Газпром» считает необходимой донастройку демпфера в 2022 г. // ТАСС. 17 декабря 2021. https://tass.ru/ekonomi-ka/13225219; Минфин РФ предлагает продолжить донастройку налогообложения нефтяной отрасли, в том числе очередную корректировку топливного демпфера // Neftegas. 5 мая 2023. https://neftegaz.ru/news/gosreg/778905-minfin-rf-predlagaet-prodolzhit-donastroyku-nalogooblozheniya-neftyanoy-otrasli-v-t-ch-ocherednuyu-k/.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Независимый топливный союз предложил отменить демпфер для стабилизации топливного рынка // Neftegas. 10 июля 2020. https://neftegaz.ru/news/petroleum-products/619954-nezavisimyy-toplivnyy-soyuz-predlozhil-otmenit-dempfer-dlya-stabilizatsii-toplivnogo-rynka-/.

 $<sup>^{3}</sup>$  Когда существование организации не привязано к личности конкретного индивида.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Речь идет о тенденции. В порядках открытого доступа также возможны подобные ситуации, но они объективно затруднены действием правоохранительной системы, существованием гражданского общества, свободой СМИ и т. д. Также не стоит забывать, что помимо умышленного отклонения от оптимальных регуляторных механизмов имеют место ситуации банальных ошибок и заблуждений.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Рентоискательство по [Murphy, Shleifer, Vishny, 1993].

 $<sup>^{6}</sup>$  В условиях одного «оседлого бандита» такая проблема отсутствует [McGuire, Olson, 1996].

 $<sup>^{7}\,\</sup>mathrm{Cm}.$  различия между адаптируемостью типов A и C в предыдущем разделе.

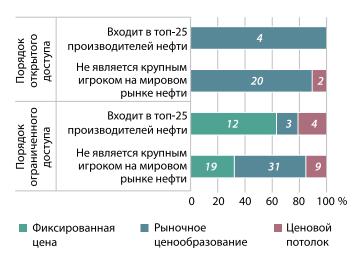
<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> В работе [Андреева, Ионкина, Санишвили, 2017] классифицированы не все страны. Мы дополнили эту классификацию странами, близкими по политическим и институциональным индексам к тем, которые задействованы в кластеризации в названном исследовании.

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup>GlobalPetrolPrices. Data. https://www.globalpetrolprices.com/data/. Автор проекта – профессор Невен Валев из университета Джорджии (г. Атенс, США). Его команда собирает информацию о ценах на топливо, объемах его потребления и регулировании по всему миру на регулярной основе из открытых источников, используются данные статистических ведомств, компаний. Информацией пользуются ведущие мировые СМИ, исследователи, а также компании из отрасли для изучения рынка.

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> Входят в топ-25 производителей нефти в мире по информации BP Statistical Review of World energy 2022. https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2022-full-report.pdf.

что относительно низкая доступность топлива для населения будет склонять правительство страны к регулированию.

Итак, мы видим, что среди стран с порядками открытого доступа нет ни одной страны, где цены на топливо в розничном сегменте устанавливались бы государством. Только две страны из выборки устанавливают ценовой потолок во избежание резких колебаний цен в случае шоков на нефтяном рынке. Абсолютно иным образом складывается картина в порядках ограниченного доступа, причем вне зависимости от статуса нефтедобывающей страны или страны – импортера нефти. Из стран – импортеров нефти здесь только 31 страна из 59 (53 %) установила рыночное ценообразование в розничном сегменте. Причем следует обратить внимание, что в перечень стран с порядками ограниченного доступа попадают и страны, по политическим и институциональным индексам близкие к порядкам открытого доступа, но не прошедшие по всем трем пороговым условиям. Именно эти страны (Восточная и Южная Европа) составляют значительную долю (около 30 %) от группы из 31 страны.



Puc. 2. Регулирование розничных цен на топливо в нефтедобывающих странах и странах – импортерах нефти с различными социальными порядками, %<sup>2</sup> Fig. 2. Retail fuel price regulation in oil-producing countries and oil-importing countries with different social orders, %

Еще более интересная ситуация складывается в нефтедобывающих странах с порядками ограниченного доступа. Несмотря на относительно высокие способности этих стран удовлетворять спрос на внутреннем рынке, подавляющее большинство правительств этих стран устанавливают либо фиксированные цены, либо ценовой потолок. Правительства только трех стран данной категории так не делают – России, Индии и Бразилии. Однако, например, в РФ, где формально отсутствует регулирование розничных цен на топливо, фактически эти цены сдерживаются демпферным механизмом в оптовом сегменте.

Таким образом, мы видим тенденцию, согласно которой страны с порядками ограниченного доступа в большей степени склонны устанавливать иерархические и гибридные механизмы регулирования цен на моторное топливо в рознице. Причем эта тенденция в целом не зависит от статуса нефтедобывающей страны или страны – импортера нефти. Ситуации в ряде стран, выпадающих из данного тренда, будут обсуждаться в следующем разделе.

Вместе с тем остается вопрос: действительно ли регулирование розничных цен приводит к нивелированию рисков и неопределенности для заинтересованных сторон, например потребителей моторного топлива (рис. 3)?

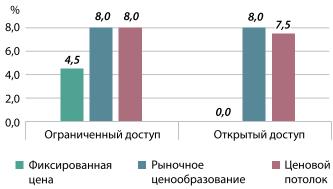


Рис. 3. Средний коэффициент вариации средненедельных розничных цен на топливо за последние 52 недели, по состоянию на 01.05.2023, %<sup>3</sup>

Fig. 3. Average coefficient of variation of average weekly retail fuel prices in the last 52 weeks as of May 1, 2023, %

Если говорить про порядки ограниченного доступа, то в странах с фиксированными ценами вариация цен действительно гораздо ниже, чем в других, хотя на деле могло быть иначе, поскольку фиксированные цены можно регулярно пересматривать. Вместе с тем розничные цены в странах с рыночной регуляцией и ценовым потолком практически не различаются. По всей видимости, ценовой потолок работает только в экстраординарных (шоковых) ситуациях и не оказывает существенного влияния на обычные средненедельные колебания рыночной конъюнктуры.

Аналогичная ситуация складывается и в порядках открытого доступа за небольшим исключением: в странах, применяющих ценовой потолок, цены изменяются немного меньше, но вряд ли это различие можно считать статистически значимым.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> В этой выборке (составленной GlobalGasolinePrices) еще не была представлена Словения – третья страна с порядком открытого доступа, в которой установлен ценовой потолок.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Составлено по: [Андреева, Ионкина, Санишвили, 2017]; GlobalPetrolPrices / Energy Price Data. https://www.globalpetrol-prices.com/data/.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Составлено по: [Андреева, Ионкина, Санишвили, 2017]; GlobalPetrolPrices / Energy Price Data. https://www.globalpetrol-prices.com/data/.

Чуть ранее мы высказали точку зрения, согласно которой влияние социального порядка на выбор механизма установления цен в розничном сегменте рынка моторного топлива преломляется через призму доступности топлива для населения. Если топливо является относительно доступным (в силу высоких доходов населения и/или низкой цены топлива), склонность правительства к регулированию цен снижается. На рис. 4 приведены данные по доступности топлива для населения в разрезе стран с разными социальными порядками.

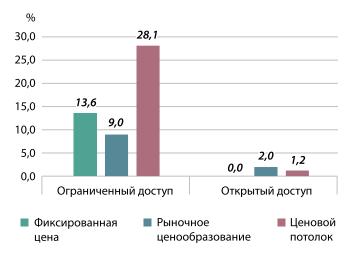


Рис. 4. Средняя доля месячного располагаемого дохода домохозяйства, необходимого для заполнения одного 40-литрового бака наиболее популярным в стране бензином<sup>1</sup>, %

Fig. 4. Average share of monthly household disposable income needed to fill one 40-liter tank with the country's most popular gasoline, %

Следует обратить внимание на то, что в порядках ограниченного доступа в целом доступность топлива для населения ниже, чем в порядках открытого доступа. Данная ситуация сложилась несмотря на то, что среди государств с порядками ограниченного доступа сравнительно больше нефтедобывающих стран. Более того, в порядках ограниченного доступа отказ от регулирования розничных цен связан с ростом доступности топлива для населения. Так, за последнее десятилетие начался процесс дерегулирования розничных цен на топливо в ОАЭ и Саудовской Аравии<sup>2</sup>: для заполнения 40-литрового топливного бака бензином в этих странах в настоящее время понадобится

менее 1,5 % средемесячного дохода, что значительно снижает социальные риски колебаний цен на топливном рынке внутри страны. В порядках открытого доступа никакая видимая связь между доступностью топлива для населения и установлением того или иного механизма ценообразования на топливном рынке не наблюдается.

Далее предлагаем взглянуть на то, как страны с разными социальными порядками и механизмами регулирования цен преодолели период 2019 – начала 2023 г., на который пришлось множество разнонаправленных шоков на мировом нефтяном рынке (пандемия COVID-19, выход из пандемии, геополитика 2022 г., санкции, ценовой потолок на российскую нефть и т. д.). Действительно ли существует неопределенность относительно спонтанного изменения статуса-кво, о которой мы говорим, обсуждая установление регуляторных механизмов в порядках ограниченного доступа?

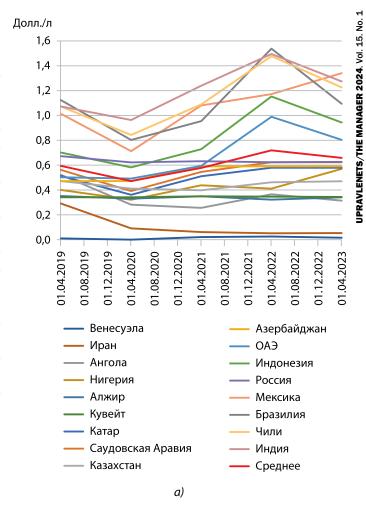
Когда сохранение статуса-кво в рамках существующих институтов перестает отвечать интересам отдельных групп, а изменения заблокированы из-за отсутствия обратной связи, накапливается «эффект усталости от статуса-кво», который при наличии определенной фокальной точки («спускового крючка») приводит к формированию спонтанного спроса на институциональные изменения, например в виде протеста [Шаститко, Маркова, 2020]. Важно отметить, что наличие фокальной точки без накопленного эффекта усталости невозможно, что позволяет нам проверить, действительно ли в порядках ограниченного доступа ценовые колебания несут в себе неопределенность с точки зрения сохранения статуса-кво в распределении рент. Мы полагаем, что фиксация факта протеста говорит о том, что цены на топливо приобрели социально-политическое значение, поскольку: а) изменение цен на топливо затрагивает статус-кво в распределении рент; б) изменение цен воспринимается не как свободный саморегулирующийся каталлактический процесс, а как результат перераспределения рент в социальном порядке.

Таким образом, мы находим яркое подтверждение ранее обозначенным тезисам. В 2022 г. на фоне резкого роста цен на нефть в связи с постпандемийным восстановлением мировой экономики и геополитическими шоками по странам с порядками ограниченного доступа, которые не справились с ростом цен на топливо, прокатилась волна протестов. Если обратить внимание на динамику сообщений в СМИ о протестах и сопоставить ее с данными по волатильности цен, приведенными проектом GlobalPetrolPrices, то выяснится, что протесты в связи с ростом цен на автозаправочных станциях прошли практически во всех странах с порядками ограниченного доступа, где цены регулируются, но показали высокую волатильность.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Составлено по: [Андреева, Ионкина, Санишвили, 2017]; GlobalPetrolPrices / Energy Price Data. https://www.globalpetrolprices.com/data/.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Формально цены в этих странах еще устанавливаются государством, но уже с привязкой к общемировым бенчмаркам. Вместе с тем реализуются меры по дальнейшему переходу к либерализации топливной розницы (Growth Summit: Al will advance, but the future of education will always be human, Dubai Cares CEO says // Arab News. 3 May 2023. https://www.arabnews.com/node/2297286/business-economy; https://uaecabinet.ae/en/details/news/fuel-prices-to-be-deregulated-with-effect-from-1-august-2015).

На рис. 5, 6 представлены цены на бензин в странах с порядками ограниченного и открытого доступа. Так, при средней вариации цен на топливо в порядках ограниченного доступа с устанавливаемыми государством ценами в 0,06 в Индонезии вариация составила 0,11, в Шри-Ланке<sup>2</sup> – 0,11, в Пакистане<sup>3</sup> – 0,13, в Коста-Рике $^4$  – 0,14, в ОАЭ – 0,16, в Гане $^5$  – 0,18. Во всех перечисленных странах кроме ОАЭ6 в 2022 г. прошли массовые антиправительственные протесты, триггером к которым послужил рост цен на топливо. Та же картина наблюдалась и в странах с порядками ограниченного доступа, где установлен ценовой потолок на розничные цены на топливо. При средней вариации цен в таких странах в 0,08 в Гондурасе<sup>7</sup> этот показатель составил 0,11, во Вьетнаме – 0,13, в Панаме<sup>8</sup> – 0,15. Из перечисленных стран протесты не прошли лишь во Вьетнаме, но в этой стране правительство оперативно отреагировало<sup>9</sup> на сложившуюся ситуацию и анонсировало сокращение налогов на топливо. В Гондурасе интенсивность протестов была также снижена благодаря оперативной реакции правительства, однако в предыдущие годы аналогичные ситуации заканчивались протестными акциями.



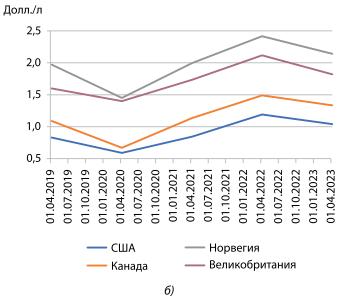


Рис. 5. Цены на бензин в нефтедобывающих странах с порядками ограниченного (а) и открытого (б) доступа, долл./л<sup>10</sup>

Fig. 5. Gasoline prices in oil-producing countries with limited (a) and open (b) access orders, US dollars/litre

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>Thousands Protest Indonesia's Fuel Price Hike in Test For Jokowi // Bloomberg. 6 September 2022. https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-09-06/thousands-protest-indonesia-s-fuel-price-hike-in-test-for-jokowi.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Sri Lanka fuel shortage set to ease; police clash with protesters // Reuters. 19 May 2022. https://www.reuters.com/world/asia-pacific/sri-lankas-fuel-gas-shortages-set-ease-central-bank-gover-nor-says-2022-05-19/.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Pakistanis angry over fuel price hike, vandalize petrol pump // The Economic Times. 6 June 2022. https://economictimes.indiatimes.com/news/international/world-news/pakistanis-angry-overfuel-price-hike-vandalize-petrol-pump/articleshow/91978160. cms?from=mdr.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Rodrigo Chaves announces 4 actions to reduce gas prices in Costa Rica // The Tico Times. 23 May 2022. https://ticotimes.net/2022/05/23/rodrigo-chaves-announces-4-actions-to-reduce-gas-prices-in-costa-rica.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Police disperse protest over economic hardship in Ghana // Reuters. 29 June 2022. https://www.reuters.com/world/europe/police-disperse-protest-over-economic-hardship-ghana-2022-06-28/.

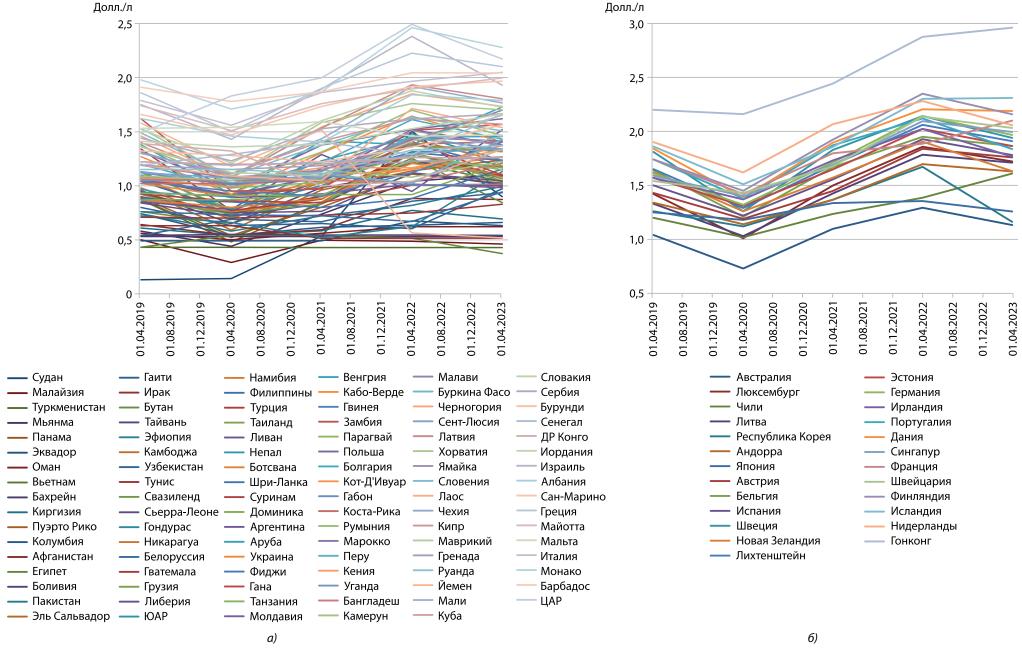
<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Страна с максимальной доступностью топлива для населения по соотношению «цена – среднедушевые доходы» из списка. Эффект снижения социально-политического значения ценовых колебаний в таких случаях обсуждался выше.

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup>Honduras enacts month-long gasoline price freeze in inflation fight // Reuters. 25 June 2022. https://www.reuters.com/world/americas/honduras-enacts-month-long-gasoline-price-freeze-inflation-fight-2022-06-24/; Honduras: Tear gas deployed as protests over rising fuel prices paralyse Tegucigalpa // Reuters. 20 July 2020. https://www.ruptly.tv/en/videos/20180720-001-Honduras--Teargas-deployed-as-protests-over-rising-fuel-prices-paralyse-Tegucigalpa.

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Protests in Panama push government to lower fuel prices // The Tico Times. 12 July 2022. https://ticotimes.net/2022/07/12/ protests-in-panama-push-government-to-lower-fuel-prices.

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Vietnam considering fuel tax cuts amid inflation pressure – FinMin // Reuters. 8 June 2022. https://www.reuters.com/markets/commodities/vietnam-considering-fuel-tax-cuts-amid-inflation-pressure-finmin-2022-06-08/.

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> Составлено по: [Андреева, Ионкина, Санишвили, 2017]; GlobalPetrolPrices / Energy Price Data. https://www.globalpetrol-prices.com/data/.

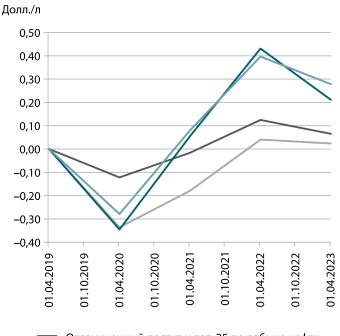


Puc. 6. Цены на бензин в странах – импортерах нефти с порядками ограниченного (а) и открытого (б) доступа, долл./л<sup>1</sup>
Fig. 6. Gasoline prices in oil-importing countries with limited (a) and open (b) access orders, US dollars/litre

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Составлено по: [Андреева, Ионкина, Санишвили, 2017]; GlobalPetrolPrices / Energy Price Data. https://www.globalpetrolprices.com/data/.

В то же время из стран с порядками открытого доступа при сравнимых или даже бо́льших ценовых колебаниях сопоставимые по масштабу протесты по поводу роста цен именно на моторное топливо, нашедшие отражение в СМИ, прошли только во Франции<sup>1</sup>. Более того, требования протестующих во Франции касались не только и не столько цен на топливо, сколько роста заработных плат (протесты организованы профсоюзным движением).

При описании динамики розничных цен на топливо в странах из выборки (рис. 5, 6) хотелось бы обратить внимание на то, что в целом в порядках открытого доступа мы видим сонаправленную динамику цен, поскольку все эти цены выполняют информационную функцию и являются транспарентными бенчмарками мировых цен. При этом в порядках ограниченного доступа в целом уровень цен и их колебаний явно ниже, траектория же изменения цен более разнонаправлена — воздействие оказывают сдерживающие регуляторные механизмы. Причем наблюдаемые в порядках ограниченного доступа тренды сохраняются вне зависимости от статуса нефтедобывающей страны (рис. 7).



Ограниченный доступ и топ-25 по добыче нефти
Ограниченный доступ и не топ-25 по добыче нефти
Открытый доступ и топ-25 по добыче нефти
Открытый доступ и не топ-25 по добыче нефти

Puc. 7. Средние цены на бензин, долл./л<sup>2</sup> Fig. 7. Average gasoline prices, US dollars/litre

Обратим внимание, что в целом волатильность цен в порядках ограниченного доступа в течение всего рассматриваемого периода оказалась действительно ниже. Впрочем, в нефтедобывающих странах с порядками ограниченного доступа во время пандемии COVID-19 снижение цен было ниже, чем в других странах. Однако не все страны оставались в рамках обозначенных нами трендов, поэтому далее рассмотрим ситуацию на отдельных кейсах.

### МЕХАНИЗМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЦЕН НА ТОПЛИВО В РОЗНИЧНОМ СЕГМЕНТЕ В ОТДЕЛЬНЫХ СТРАНАХ

Постараемся подкрепить наши предположения конкретными примерами и выявить мотивацию регуляторов в разных странах вводить ценовое регулирование, зафиксированную ими в нормативных правовых актах или декларируемую официальными лицами в СМИ (табл. 2).

В рамках небольшого обзора возьмем ряд стран с порядками ограниченного доступа, в том числе с дерегулированным розничным сегментом топливного рынка (Индия), а также все страны с порядками открытого доступа, в которых по какой-либо причине регулируется цена на моторное топливо. Наиболее интересные случаи рассмотрим подробнее.

Нигерия. Нигерия занимает 14-е место в мире по объемам добычи нефти<sup>3</sup>. Цена на топливо для правительства Нигерии явно приняла социально-политический, а не экономический характер. Дело в том, что на территории страны, которая десятилетия провела в гражданской войне, действует множество вооруженных группировок. Это исламская террористическая организация «Боко Харам», которая недавно разделилась на четыре отдельные группировки, «Движение за освобождение дельты реки Нигер» и пираты, действующие в прибрежных водах. Большинство из этих группировок нападают на инфраструктуру нефтяной отрасли и рекрутируют своих сторонников из местного населения, живущего в нищете (133 млн чел., или 63 % населения, живут за чертой бедности<sup>4</sup>). В связи с этим удержание низких и стабильных цен на топливо становится для правительства задачей, от решения которой во многом зависит политическая стабильность в стране.

Венесуэла. Страна занимает первое место в мире по разведанным запасам нефти и 25-е по объемам ее добычи. О значении стабильно низких цен на топливо для социалистического правительства страны красноречиво высказался министр энергетики Рафаэль Рамирес в 2006 г.: «PDVSA (национальная нефтяная компания) – это красный цвет [цвет, отождествляемый с политической партией Чавеса], красный сверху донизу»<sup>5</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>Thousands take to the streets of Paris to protest soaring prices // Reuters. 17 October 2022. https://www.reuters.com/world/europe/thousands-take-streets-paris-protest-soaring-prices-2022-10-16/.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Составлено по: [Андреева, Ионкина, Санишвили, 2017]; GlobalPetrolPrices / Energy Price Data. https://www.globalpetrol-prices.com/data/.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Здесь и далее данные о добыче нефти приводятся по: BP Statistical Review of World Energy. 71st ed. 2022.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Национальное бюро статистики Нигерии. https://www.nigerianstat.gov.ng/.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Storm over Venezuela oil speech // BBC News. 4 November 2006. http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/6114682.stm.

Таблица 2 – Мотивация ценового регулирования в розничном сегменте топливного рынка, декларируемая в разных странах

Table 2 – Rationale for price regulation in the retail fuel market in different countries

Страны	Основная роль на мировом рынке нефти	Социальный порядок по Д. Норту	Мотивация регулирования топливной розницы
Нигерия	Экспортер	Ограниченного доступа	«Установление прочных связей с ключевыми сегментами нигерийского общества и обеспечение максимально широкого понимания и поддержки решений»
Венесуэла			Социалистическая политика правительства
Индонезия			«Обеспечение общественного благосостояния»
Казахстан			«Обеспечение безопасности и удовлетворение спроса населения»
Азербайджан			Борьба с инфляцией (при одних из самых низких ценах на топливо в мире)
Саудовская Аравия, ОАЭ			На фоне выросших доходов населения начался процесс либерализации рынка
Белоруссия	Импортер		Входит в список «отдельных товаров, перечень которых устанавливается президентом или по его поручению» (без объяснения причин)
Индия			Не выявлена
Бельгия, Словения, Люксембург	Импортер	Открытого доступа	Антикризисная мера (потолок цен на случай шоков)

Составлено по: Petroleum Products Pricing Regulatory Agency (Establishment) Bill, 2003. https://www.orandcconsultants.com/downloads/Petroleum%20Products%20Pricing%20Regulatory%20Agency%20Act.pdf; Act of the Republic of Indonesia No. 22 Of 2001, November 23, 2001 on oil and natural gas. https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/Act%20on%20Oil%20and%20Natural%20Gas. pdf; O государственном регулировании производства и оборота отдельных видов нефтепродуктов: закон Республики Казахстан от 20.07.2011 № 463-IV; Об утверждении Перечня товаров (работ, услуг), цены (тарифы) на которые регулируются государством: постановление Кабинета министров Азербайджанской Республики от 28.09.2005; KAPSARC. Gasoline Price Reform in Saudi Arabia. https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjph9Ofhtr-AhVGilsKHZV3DYMQFnoECDsQAQ&url=https %3A%2F%2Fwww.kapsarc.org%2Ffile-download.php%3Fi%3D31825&usg=AOvVaw2zEoCjbhQnZONPWBFqkYoC; Growth Summit: Al will advance, but the future of education will always be human, Dubai Cares CEO says // Arab News. 3 May 2023. https://www.arabnews.com/node/2297286/business-economy; Fuel Prices to be deregulated with effect from 1 August, 2015. https://uaecabinet.ae/en/details/news/fuel-prices-to-be-deregulated-with-effect-from-1-august-2015; O ценообразовании: закон Республики Беларусь от 10.05.1999 № 255-3; [Андреева, Ионкина, Санишвили, 2017].

Индонезия. Страна занимает 22-е место в мире по добыче нефти. Летом 2022 г., когда правительство приняло решение повысить регулируемые цены примерно на 30 %, прошли массовые акции протеста в крупнейших 20 городах страны<sup>1</sup>.

Казахстан. Казахстан является одной из крупнейших нефтедобывающих стран в мире и занимает 13-е место по этому показателю. В январе 2022 г., когда правительство предпринимало попытки дерегулировать цены на сжиженные углеводороды, это привело к массовым акциям протеста, которые стали носить политический характер и вызвали необходимость ввести в страну контингент войск ОДКБ.

Индия. Данная страна, будучи порядком ограниченного доступа, развивает розничный рынок моторного топлива. Причем это не единственный дерегулированный энергетический рынок в ней: например, в Индии действует электроэнергетическая биржа, которая также очень редко присутствует в странах с порядками ограниченного доступа [Коломиец, Федоров, 2023].

Более того, в Индии довольно низкие доходы населения, что повышает вероятность введения регуляторных механизмов. Однако, как мы уже заметили, в ряде стран, где установлено регулирование розничных цен на топливо, происходят перебои с поставками этого товара. Для страны с населением 1,4 млрд чел. и низким уровнем урбанизации, а также слабо развитой инфраструктурой транспорта и связи обеспечить контроль за соблюдением фиксированных цен и централизованно обеспечить логистику поставок весьма трудно (если возможно). Таким образом, экономия трансакционных издержек [Соаѕе, 1937] приводит к дерегуляции сегмента топливного рынка в стране, где все условия способствуют установлению регуляторных механизмов.

Бельгия, Словения, Люксембург. Эти три европейские страны уникальны в том смысле, что они являются единственными странами с порядками открытого доступа, в которых есть регуляторные ограничения на ценообразование в розничном сегменте топливного рынка. Однако во всех трех случаях регуляторные ограничения минимальны и представляют ценовой потолок, который устанавливается для пресечения

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> СМИ: в Индонезии тысячи людей вышли на протест против роста цен на топливо // РИА Новости. 6 сентября 2022. https://ria.ru/20220906/protest-1814882270.html.

рисков резких ценовых колебаний. В Бельгии<sup>1</sup>, впрочем, как и в остальных странах, такая политика сформировалась в 1970-х гг. как мера по борьбе с последствиями нефтяного кризиса 1973 г. Таким образом, в этих государствах мера никак не затрагивает напрямую интересы конкретных политических групп (кроме потенциальной поддержки или не поддержки на выборах тех сил, которые пожелали бы отменить такую политику) и носит скорее экономический характер.

Таким образом, можно сделать вывод, что ключевой мотивацией регулирования цен в большинстве стран с порядками ограниченного доступа является поддержание стабильной социальной ситуации в стране (в том числе в нефтедобывающих государствах с относительно низкими ценами на топливо). Единственные страны с порядками открытого доступа, регулирующие цены на топливо, рассматривают это лишь как инструмент реагирования на шоковые ситуации.

## МЕХАНИЗМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЦЕН НА ТОПЛИВО В РОЗНИЧНОМ СЕГМЕНТЕ: СИТУАЦИЯ В РОССИИ

В Российской Федерации формально действует рыночное саморегулирование розничных цен на топливо. Однако на самом деле это не совсем так: с 2019 г. запущен демпферный механизм, который нацелен на снижение колебаний рыночной конъюнктуры<sup>2</sup>. По этой причине механизм управления трансакциями в сегменте можно назвать гибридным [Menard, 1996]: часть правомочий по установлению цен сосредоточена в руках регулятора. Сущность механизма заключается в том, что поставщики топлива получают выплаты из бюджета («обратный акциз») за поставку топлива на внутренний рынок при высоких мировых ценах на топливо, и, наоборот, выплачивают в бюджет дополнительные средства, когда мировые цены на топливо становятся низкими и реализация топлива на внутреннем рынке сравнительно более выгодна. Как результат, Россия занимает лидирующее место по стабильности розничных цен на топливо (крайне редко их темп роста превышает инфляцию<sup>3</sup>) среди всех стран с рыночным ценообразованием в розничном сегменте топливного рынка.

Однако насколько такой механизм эффективен? Напомним, что цена есть носитель сигнальной функции и то, что позволяет потребителям и производителям адаптироваться под новые условия. Эту адаптацию мы ранее продемонстрировали на примере зависимости пробега автомобилей от цен на розничное топливо в США. Теперь посмотрим на российские реалии (рис. 8, 9).



Рис. 8. Базисные индексы розничных цен (в национальной валюте) на бензин в России, США и ЕС  $(\kappa~05.12.2016), \%^4$ 

Fig. 8. Fixed-base retail price indices (in national currency) for gasoline in Russia, the USA and the EU (by December 5, 2016), %

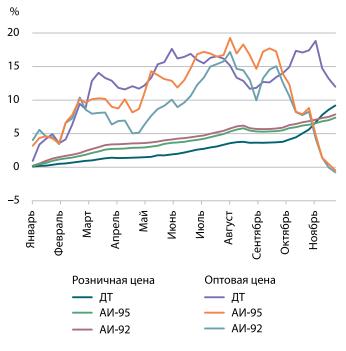


Рис. 9. Базисные национальные индексы розничных и оптовых цен на нефтепродукты в России (к 11.01.2021), %<sup>5</sup>

Fig. 9. Fixed-base national indices of retail and wholesale prices for petroleum products in Russia (by January 11, 2021), %

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Maximum prices for petroleum products // Economie. https://economie.fgov.be/en/themes/energy/energy-prices/maximum-prices-petroleum.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Пункт 27 ст. 200 Налогового кодекса Российской Федерации (Ч. 2).

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Рост цен на бензин в 2021 году превысил уровень инфляции // Интерфакс. 12 января 2022. https://www.interfax.ru/business/815068.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Составлено по: [Голяшев и др., 2021].

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Там же.

С сентября 2019 г. по январь 2021 г. демпферный механизм фактически работал на удержание цен выше рыночных. При этом в 2019 г. нефтяным компаниям из бюджета было выплачено по демпферному механизму 282,2 млрд р. В 2020 г. по демпферному механизму нефтяные компании выплатили в бюджет 356,6 млрд р., в 2021 г. – получили из него 674,5 млрд р., в 2022 г. – получили 2,16 трлн р.<sup>1</sup>

Более того, механизм многократно менялся за четыре года своего существования<sup>2</sup>. Чаще всего пересматривалась формула расчета разницы с бенчмарком мирового рынка.

Обратим внимание на то, что первая корректировка демпферного механизма произошла в 2021 г., когда выросла необходимость затрачивать бюджетные средства на снижение цен на внутреннем рынке.

Корректировки продолжились в 2022 г., когда было предложено учитывать дисконт на нефть Urals в расчетной формуле, а фактические расходы бюджета на содержание «демпфера» выросли кратно. Таким образом, пока цены для населения удерживались на высоком уровне, а выплаты по демпферному механизму между государством и нефтяными компаниями были относительно невелики, такой статус-кво [Fernandez, Rodrik, 1991] оставался стабилен. Как только демпферный механизм стал работать на реальное сдерживание цен для населения, а бюджетные расходы на его работу значительно выросли, механизм начал пересматриваться.

Интересно также, что постоянный пересмотр «демпфера» и призывы к его отмене в пользу жесткого регулирования<sup>3</sup> в периоды неопределенности 2022 г. звучат в духе концепции О. Уильямсона: при росте неопределенности гибридные механизмы в силу их слабой адаптивности вытесняются рынками или иерархиями. Однако в России это вытеснение предлагается пока только с сильным «регуляторным креном».

Таким образом, в первые два года «демпфер» действовал как механизм, сдерживающий снижение цен для населения, но на фоне предыдущих темпов роста в СМИ это оценивалось как показатель эффективной работы регуляторного механизма<sup>4</sup>. Как только демпферный механизм потребовал больших за-

трат средств со стороны государства, он подвергся коррекции, однако не был отменен ввиду своей социально значимой функции.

Примечательно также, что в процессе корректировки демпферного механизма перераспределение рент происходило не в пользу тех сторон, которые не обладали значительным весом в существующем социальном порядке. Например, такими игроками оказались операторы независимых автозаправочных станций (АЗС). Они в отличие от вертикально интегрированных компаний не получают выплат по «демпферу», но при этом вынуждены сдерживать цены вслед за своими конкурентами. В итоге происходит процесс активного сокращения сегмента независимых АЗС в связи с действием регуляторных механизмов<sup>5</sup>.

### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Подводя итог проведенному анализу, еще раз отметим несколько выявленных тенденций. Страны с порядками ограниченного доступа демонстрируют сравнительно большую склонность к регулированию розничных цен на топливных рынках в сравнении со странами с порядками открытого доступа (вне зависимости от статуса крупного игрока на мировом нефтяном рынке). Верна и обратная тенденция: страны с порядками открытого доступа демонстрируют склонность к рыночному ценообразованию, опять же вне зависимости от наличия или отсутствия статуса нефтедобывающей страны.

Шансы на то, что в порядке ограниченного доступа будет введено регулирование розничных цен, снижаются только тогда, когда доступность топлива для населения (ввиду низких цен на топливо и сравнительно высоких доходов населения) сокращает общественнополитическую значимость ценовой динамики на этот товар. То, что в порядках ограниченного доступа ценовая динамика рассматривается как фактор сохранения статуса-кво в социальном порядке, подтверждается фиксацией протестов практически во всех таких странах, где правительство не смогло сдержать рост цен в 2022 г. Более того, в порядках открытого доступа аналогичные протесты даже при сравнительно больших колебаниях цен фиксировались только во Франции, при этом они были вызваны динамикой розничных цен на моторное топливо лишь отчасти.

Выявленные тенденции объясняются тем, что в порядках ограниченного доступа неконтролируемое перераспределение источников рент в ходе экономической конкуренции становится риском для сохранения статуса-кво. Этот риск опасен для порядков ограниченного доступа и может привести к дестабилизации социального порядка. ■

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Выплаты нефтяникам из бюджета по топливному демпферу в 2022 г. выросли в три раза // Интерфакс. 11 января 2023. https://www.interfax.ru/business/880359.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Минфин РФ не пересматривал параметры бюджета в связи с введением потолка цен на российскую нефть// Neftegaz. 27 декабря 2022. https://neftegaz.ru/news/gosreg/764479-a-siluanov-minfin-rf-ne-peresmatrival-parametry-byudzheta-v-svyazi-s-vvedeniem-potolka-tsen-na-rossi/; В России заработала новая формула расчета цены бензина // РБК. 1 мая 2021. https://www.rbc.ru/business/01/05/2021/608b611d9a7947935169e8f3.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Предел рынка: в России хотят ввести госрегулирование цен на бензин // Известия. 16 марта 2022. https://iz.ru/1305477/.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Минфин и Минэнерго согласовали изменение демпфера по топливу // Интерфакс. 20 апреля 2021. https://www.interfax.ru/business/762295.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> «Восемь месяцев в году убыточная экономика» // Gazeta.ru. 10 сентября 2021. https://www.gazeta.ru/business/2021/09/10/13972136.shtml.

### Источники

- Андреева А.А., Ионкина К.А., Санишвили Т.Т. (2017). Эмпирический подход к сравнению социальных порядков // Научные исследования экономического факультета. Электронный журнал. № 2. С. 51–71.
- Голяшев А., Курдин А., Коломиец А., Скрябина В., Федоренко Д., Федоров С. (2021). Цены на топливо: между рынком и регулированием. Энергетический бюллетень. № 103. Аналитический центр при Правительстве РФ. https://ac.gov.ru/uploads/2-Publications/energo/2022/energo\_103.pdf.
- Григорьев Л.М., Курдин А.А. (2013). Экономический рост и спрос на энергию // Экономический журнал ВШЭ. № 3. С. 390–406.
- Коломиец А.Р., Федоров С.И. (2023). От иерархий до рынков: путь электроэнергетики к благосостоянию потребителя // Экономическая политика. № 3. С. 46–81. https://doi.org/10.18288/1994-5124-2023-3-46-81
- Федоров С.И. (2023). Влияние политической власти на модели отраслевой организации: институциональный подход // Общественные науки и современность. № 1. С. 101–120. https://doi.org/10.31857/S0869049923010070
- Шаститко А.Е., Маркова О.А. (2020). Стихийный спрос на институциональные изменения: к поведенческой теории общественного выбора // Общественные науки и современность. № 2. С. 132–144. https://doi.org/10.31857/ S086904990009198-9
- Acemoglu D., Robinson J.A. (2012). Why nations fail: The origins of power, prosperity and poverty. 1st ed. New York: Crown.
- Acemoglu D., Robinson J.A. (2019). The narrow corridor. States, societies, and the fate of liberty. New York: Penguin Publishers.

Alchian A. (1965). Some economics of property rights. *Politico*, no. 4, pp. 816–829.

- Bavel B. van, Ansink E., Besouw B. van. (2017). Understanding the economics of limited access orders: Incentives, organizations and the chronology of developments. *Journal of Institutional Economics*, vol. 13, no. 1, pp. 109–131. https://doi.org/10.1017/S1744137416000254
- Besouw B. van, Ansink E., Bavel B. van. (2016). The economics of violence in natural states. *Journal of Economic Behaviour & Organization*, no. 132, pp. 139–156. https://doi.org/10.1016/j.jebo.2016.10.009
- Coase R.H. (1937). The nature of the firm. *Economica*, no. 4, pp. 386–405. https://doi.org/10.1111/j.1468-0335.1937.tb00002.x Commons J.R. (1950). *The economics of collective action*. New York: Macmillan.
- Davis L., North D. (1971). Institutional change and American economic growth. Cambridge: Cambridge University Press.
- Demsetz H. (1967). Toward a theory of property rights. The American Eco-nomic Review, no. 2, pp. 347–359.
- Fernandez R., Rodrik D. (1991). Resistance to reform: Status quo bias in the presence of individual-specific uncertainty. *The American Economic Review,* no. 5, pp. 1146–1155. https://doi.org/10.1257/0002828041464425
- Kirzner I.M. (1978). Competition and entrepreneurship. Chicago: University of Chicago Press.
- Knight F. (1921). *Risk, uncertainty and profit*. Boston: Houghton, Mifflin.
- Kpodar K.R., Imam P.A. (2020). To pass (or not to pass) through international fuel price changes to domestic fuel prices in developing countries: What are the drivers? *Energy Policy*, 111999.
- McGuire M.C., Olson M. (1996). The economics of autocracy and majority rule: The invisible hand and the use of force. *Journal of Economic Literature*, vol. 34, no. 1, pp. 72–96. https://doi.org/10.1007/978-1-349-26284-7\_3
- Menard C. (1996). On clusters, hybrids, and other strange forms: The case of the French poultry industry. *Journal of Institutional and Theoretical Economics (JITE)*, no. 1, pp. 154–183.
- Menard C. (2004). The economics of hybrid organizations. *Journal of Institutional and Theoretical Economics*, no. 3, pp. 345–376. Menard C. (2022). Hybrids: Where we are? *Journal of Institutional Economics*, vol. 18, no. 2, pp. 297–312. https://doi.org/10.1017/S1744137421000230
- Murphy K.M., Shleifer A., Vishny R.W. (1993). Why is rent-seeking so costly to growth? *The American Economic Review,* no. 2, pp. 409–414.
- North D.C., Wallis J.J., Weingast B.R. (2009). *Violence and social orders: A conceptual framework of interpreting recorded human history*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Regnier E. (2007). Oil and energy price volatility. Energy Economics, vol. 29, no. 3, pp. 405–427.
- Williamson O. (1985). The economic institutions of capitalism. New York: Free Press.
- Williamson O. (1991). Comparative economic organization: The analysis of discrete structural alternatives. *Administrative Science Quarterly*, no. 2, pp. 269–296. https://doi.org/10.2307/2393356
- Williamson O. (1996). The mechanisms of governance. New York: Oxford University Press Inc.
- Williamson O. (2010). Transaction cost economics: The natural progression. *American Economic Review,* vol. 100, no. 3, pp. 673–690. https://doi.org/10.1257/aer.100.3.673
- Winebrake J.J., Green E.H., Comer B., Li C., Froman S., Shelby M. (2015). Fuel price elasticities in the U.S. combination trucking sector. *Transportation Research Part D.: Transport and Environment*, no. 38. pp. 166–177.

#### References

- Andreeva A., Ionkina K., Sanishvili T. (2017). Empirical approach to the comparative analysis of social orders. *Nauchnye issledovaniya ekonomicheskogo fakulteta*. *ElektronnyH zhurnal / Scientific Research of Faculty of Economics*. *Electronic Journal*, no. 2, pp. 51–71. https://doi.org/10.38050/2078-3809-2017-9-2-51-71. (in Russ.)
- Golyashev A., Kurdin A., Kolomiets A., Skryabina V., Fedorenko D., Fedorov S. (2021). Fuel prices: Between the market and regulation. Energy bulletin. No. 103. Analytical Center under the Government of the RF. https://ac.gov.ru/uploads/2-Publications/energo/2022/energo\_103.pdf. (in Russ.)

Grigoryev L.M., Kurdin A.A. (2013). Economic growth and energy demand. *Ekonomicheskiy zhurnal VShE / The HSE Economic Journal*, no. 3, pp. 390–406. (in Russ.)

Kolomiyets A.R., Fedorov S.I. (2023). From hierarchies to markets: The electric power industry's path to consumer welfare. Ekonomicheskaya Politika / Economic Policy, no. 3, pp. 46–81. https://doi.org/10.18288/1994-5124-2023-3-46-81. (in Russ.)

Fedorov S.I. (2023). The influence of political power on models of industrial organization: An institutional approach. *Obshchestven-nye nauki i sovremennost / Social Sciences and Modernity,* no. 1, pp. 101–120. https://doi.org/10.31857/S0869049923010070. (in Russ.)

Shastitko A.E., Markova O.A. (2020). Spontaneous demand for institutional change: Towards a behavioural theory of public choice. *Obshchestvennye nauki i sovremennost / Social Sciences and Modernity,* no. 2, pp. 132–144. https://doi.org/10.31857/S086904990009198-9. (in Russ.)

Acemoglu D., Robinson J.A. (2012). Why nations fail: The origins of power, prosperity and poverty. 1st ed. New York: Crown.

Acemoglu D., Robinson J.A. (2019). *The narrow corridor. States, societies, and the fate of liberty*. New York: Penguin Publishers. Alchian A. (1965). Some economics of property rights. *Politico*, no. 4, pp. 816–829.

Bavel B. van, Ansink E., Besouw B. van. (2017). Understanding the economics of limited access orders: Incentives, organizations and the chronology of developments. *Journal of Institutional Economics*, vol. 13, no. 1, pp. 109–131. https://doi.org/10.1017/S1744137416000254

Besouw B. van, Ansink E., Bavel B. van. (2016). The economics of violence in natural states. *Journal of Economic Behaviour & Organization*, no. 132, pp. 139–156. https://doi.org/10.1016/j.jebo.2016.10.009

Coase R.H. (1937). The nature of the firm. *Economica*, no. 4, pp. 386–405. https://doi.org/10.1111/j.1468-0335.1937.tb00002.x Commons J.R. (1950). *The economics of collective action*. New York: Macmillan.

Davis L., North D. (1971). Institutional change and American economic growth. Cambridge: Cambridge University Press.

Demsetz H. (1967). Toward a theory of property rights. The American Eco-nomic Review, no. 2, pp. 347–359.

Fernandez R., Rodrik D. (1991). Resistance to reform: Status quo bias in the presence of individual-specific uncertainty. *The American Economic Review,* no. 5, pp. 1146–1155. https://doi.org/10.1257/0002828041464425

Kirzner I.M. (1978). Competition and entrepreneurship. Chicago: University of Chicago Press.

Knight F. (1921). Risk, uncertainty and profit. Boston: Houghton, Mifflin.

Kpodar K.R., Imam P.A. (2020). To pass (or not to pass) through international fuel price changes to domestic fuel prices in developing countries: What are the drivers? *Energy Policy*, 111999.

McGuire M.C., Olson M. (1996). The economics of autocracy and majority rule: The invisible hand and the use of force. *Journal of Economic Literature*, vol. 34, no. 1, pp. 72–96. https://doi.org/10.1007/978-1-349-26284-7\_3

Menard C. (1996). On clusters, hybrids, and other strange forms: The case of the French poultry industry. *Journal of Institutional and Theoretical Economics (JITE)*, no. 1, pp. 154–183.

Menard C. (2004). The economics of hybrid organizations. *Journal of Institutional and Theoretical Economics*, no. 3, pp. 345–376. Menard C. (2022). Hybrids: Where we are? *Journal of Institutional Economics*, vol. 18, no. 2, pp. 297–312. https://doi.org/10.1017/S1744137421000230

Murphy K.M., Shleifer A., Vishny R.W. (1993). Why is rent-seeking so costly to growth? *The American Economic Review,* no. 2, pp. 409–414.

North D.C., Wallis J.J., Weingast B.R. (2009). *Violence and social orders: A conceptual framework of interpreting recorded human history*. Cambridge: Cambridge University Press.

Regnier E. (2007). Oil and energy price volatility. Energy Economics, vol. 29, no. 3, pp. 405–427.

Williamson O. (1985). The economic institutions of capitalism. New York: Free Press.

Williamson O. (1991). Comparative economic organization: The analysis of discrete structural alternatives. *Administrative Science Quarterly*, no. 2, pp. 269–296. https://doi.org/10.2307/2393356

Williamson O. (1996). The mechanisms of governance. New York: Oxford University Press Inc.

Williamson O. (2010). Transaction cost economics: The natural progression. *American Economic Review*, vol. 100, no. 3, pp. 673–690. https://doi.org/10.1257/aer.100.3.673

Winebrake J.J., Green E.H., Comer B., Li C., Froman S., Shelby M. (2015). Fuel price elasticities in the U.S. combination trucking sector. *Transportation Research Part D.: Transport and Environment*, no. 38. pp. 166–177.

### Информация об авторе

### Information about the author

### Федоров Сергей Игоревич

Младший научный сотрудник. **Центр исследований конкуренции и экономического регулирования РАНХиГС**, г. Москва, РФ; аспирант, ассистент экономического факультета. **Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова**, г. Москва, РФ. E-mail: fedoroffsi@yandex.ru

### Sergey I. Fedorov

Junior Research Fellow. Center for Research in Competition and Economic Regulation (RANEPA), Moscow, Russia; Postgraduate, Junior Lecturer of Faculty of Economics. Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia. E-mail: fedoroffsi@yandex.ru