

Дорогое горючее как угроза целостности России

В.В. КОССОВ, доктор экономических наук, Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики, Москва. E-mail: kossov3@yandex.ru

Статья посвящена обоснованию необходимости пониженных цен на горючее на внутреннем рынке России по сравнению с мировыми. Это позволит приблизить доли расходов на транспорт и энергию в себестоимости продукции в России к европейскому уровню. *Ключевые слова:* нормальная цена, налоги на горючее

Целостность России поставлена под сомнение. В Интернете поисковая система Google по запросу «распад России» предоставила почти 10 млн сообщений. К счастью, в возможности сохранения целостности страны сомневается меньшинство. Значительно больше, чем проблема распада страны, россиян волнует коррупция: число сообщений по запросу «взятки» достигло 30 млн.

Поводом для распада страны является переориентация хозяйственных связей отдельных районов с внутрироссийских на внешние. И дорогое горючее является одним из факторов, ускоряющих этот процесс.

16 марта 2012 г. газета «Московский комсомолец» писала: «“Стратегия-2020” за счет отмены вывозных пошлин удвоит цены на топливо. Через несколько лет, если правительство полностью возьмет на вооружение окончательно переработанную “Стратегию-2020”, придется забыть о прожорливых автомобилях. В самом обозримом будущем цены на бензин поднимут раза в два – до средневропейского уровня».

Целью статьи является обоснование необходимости пониженных цен на горючее в России для компенсации перевозок на большие расстояния. Холодный климат требует больших расходов на утепление зданий и их отопление, для компенсации которых необходимы пониженные цены на энергоносители. В рыночной экономике это можно обеспечить только установлением более низких налогов на товар либо их субсидированием. И в том и в другом случае это приводит к выпадению доходов из бюджета. Экспортная пошлина на первоклассные

природные ресурсы должна быть источником для компенсации таких выпадающих доходов. Она же позволяет повысить конкурентоспособность российских товаров по отношению к товарам, производимым в странах, импортирующих природные ресурсы из России.

Принципиально важно подчеркнуть, что для компенсации выпадающих доходов бюджета нельзя использовать внутренние источники, поскольку это приведет к удорожанию товаров.

Нужны ли России экспортные пошлины?

Предложение об отмене экспортной пошлины на нефть содержится в статье Г. Идрисова и С. Синельникова-Мурылева¹. Авторы пишут: «Работа посвящена анализу последствий отмены экспортной пошлины на нефть и нефтепродукты как необходимой меры, создающей стимулы повышения энергоэффективности российской экономики и устранения отсталости, вызванной беспрецедентным долгосрочным субсидированием неэффективной российской нефтепереработки». Эта руководящая идея авторов основана на нескольких допущениях, главным из которых является оценка перерабатываемой в стране нефти и выработанных из неё нефтепродуктов по экспортным ценам. Поскольку в России перерабатывается примерно половина добываемой в стране нефти, то авторы допускают, что удвоение экспорта нефти из России не обвалит мировой рынок.

Но Россия – второй в мире экспортер нефти. Смею утверждать, что удвоить такой экспорт без обвала цен и восстановления против себя всех экспортеров нефти невозможно. Соответственно нынешние объемы нефтепродуктов, потребляемых в России, нельзя было бы продать по экспортным ценам, о чем писала газета «Московский комсомолец».

Сказанное означает, что вывод авторов о необходимости отменить экспортную пошлину ошибочен. Однако из этого не следует, что нефтепереработку в стране можно не модернизировать.

¹ Идрисов Г., Синельников-Мурылев С. Модернизация или консервация: роль экспортной пошлины на нефть и нефтепродукты // Экономическая политика. – 2012. – № 3. – С. 5–19.

Укажем несколько инструментов, облегчающих решение проблемы модернизации нефтепереработки России.

- Давление на использование старых автомобилей путем сильной дифференциации налогов на моторное топливо, от минимального – на горючее по стандарту «Евро-6» до максимального – при «Евро-3». Возможна дифференциация транспортного налога по году выпуска автомобиля.
- Давление на собственников нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ)², введение запретительных штрафов на выбросы НПЗ, расположенных в районах с напряженной экологической обстановкой.
- Поощрение собственников НПЗ за сокращение выбросов и демонтаж оборудования, не соответствующего современным требованиям по экологии, например, через налоговые каникулы.

Приведенные выше примеры призваны показать, что отмена экспортной пошлины отнюдь не является необходимым условием для модернизации НПЗ.

Г. Идрисов и С. Синельников-Мурылев приводят три сценария, по которым может проходить реализация предлагаемых ими мер. По любому из них она заканчивается повышением цен на бензин (табл. 1). Логика сценариев видна из таблицы: наиболее радикальный представляется как лучший, что призвано успокоить общественное мнение.

Таблица 1. Рост цен на бензин по сценариям, %

Цена бензина	Первый	Второй	Третий
--------------	--------	--------	--------

(терминология авторов)			
Безналоговая	48	48	64
Для населения	32	25	12
Для промышленности	40	33	30

Между тем, по моим расчетам³, с 2006 г. цена бензина уже превысила нормальную для России на 15%, и отрыв от неё

² Старинская Г. Собственников НПЗ принуждают к модернизации жесткими санкциями // РБК daily. – 2011. – 25 авг.

³ Коссов В., Коссова Е. Цена бензина как общественное явление // Экономическая политика. – 2010. – № 1. – С. 149–166 (15% являются уточнением оценки, опубликованной в статье, в связи с включением чистого экспорта нефти в состав факторов, определяющих нормальную цену).

продолжается. Прибавка к ней любого из приведенных авторами способов повышения цен сделает её опасно высокой для общественного спокойствия. А к чему приводит непродуманная политика в отношении налогов на моторное топливо – можно увидеть на примере массовых протестов, потрясших Великобританию в сентябре 2000 г. В отличие от правительства Франции, снизившего акцизы на моторное топливо в связи с ростом цен на нефть на мировом рынке, правительство Великобритании этого не сделало и продолжало автоматически индексировать акцизы на моторное топливо. Неделя массовых протестов обошлась в 1 млрд ф. ст. и привела к пересмотру стратегии «работы с колес»⁴.

Экспортная пошлина выполняет функцию защитника интересов отечественных потребителей, что особенно важно в связи с достаточно часто встречающимися в Интернете высказываниями о состоянии запасов нефти в России⁵. Экспортные пошлины, которые применяет треть входящих в ВТО стран⁶, являются фактором, оберегающим целостность России.

Дальнейшие материалы статьи условно делятся на четыре части. В первой – приводятся факты, указывающие на более суровые условия ведения хозяйственной деятельности в России по сравнению с Европой, компенсация которых требует дополнительных затрат энергии. Во второй части анализируются тенденции изменения розничных цен на бензин и дизельное топливо для автомобильного транспорта по странам мира как фон для оценки предложений по увеличению налогов на моторное топливо, содержащихся в «Стратегии-2020». В третьей части используется понятие «нормальной цены товара» как эталона, по отношению к которому можно говорить о высоких,

⁴ McMahon K. Remember, Remember the 5th of September 2000. URL: www.peakoilblues.org/blog/?p=16

⁵ Орехин П. Запасов нефти на всех может не хватить. Минприроды прогнозирует кризис добычи черного золота к 2010 г. // Независимая газета. – 2004. – 4 авг. URL: www.newsru.com/finance/30mar2008/oil.html;

Пичугов В. Член Комитета Совета Федерации РФ по прир. ресурсам и охране окр. среды. / Гарант энергетической безопасности. Состояние минерально-сырьевой базы России и перспективы ее развития. 08.04.2012. URL: www.rusoil.ru/opinions/o19.08.07_13.html

⁶ Benefits of Export Taxes. Preliminary Paper. – P. 5. URL: www.google.ru/url?url=http://twinside.org.sg/title2/par/Export_Taxes.doc&rct=j&sa=U&ei=pvuiUKuvF_PN4QTXsYC4CQ&ved=0CBQQFjAA&q=Benefits+of+Export+Taxes.+Preliminary+Paper.&usq-AFQjCNFergfld9FBSeC87BoJFG q4faUdGw

обычных или низких ценах на товар. Нормальная цена для каждой страны рассчитывается на основе цен по 79 странам мира. Читателю, желающему рассчитать эти цены, следует воспользоваться приведенными в таблице 2 необходимыми пояснениями и весами для их расчета. Здесь же показывается, что налоги на моторное топливо в России не соответствуют объективному положению страны. В четвертой части анализируются долгосрочные последствия для России от высоких цен на моторное топливо.

Таблица 2. Значения весов для расчета $\ln(z)$ – логарифмы уровней цен

Переменные	Бензи	Дизельное топливо
Свободный член	4,4	01,34
Логарифм ВВП на душу населения по ППС, долл. ¹	-1,07	-0,80
Логарифм отношения покупательной способности национальной валюты (в долл.) к рыночному курсу национальной валюты, долл. ²	0,32	0,74
Логарифм мировой цены нефти (долл./барр.) ³	0,31	0,38
Логарифм чистого экспорта нефти в расчете на 1000 жителей (барр./сут.) ⁴	-0,11	-0,18
2002		-0,14
2008		0,18

¹ IMF / World Economic Outlook / Data and Statistics / Data / World Economic Outlook Databases / Gross domestic product based on purchasing-power-parity (PPP) per capita GDP Current international dollar. URL: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/weo1098/>

² Там же. Gross domestic product per capita, current prices U.S. dollars.

³ ВВП на душу по покупательной способности валют и в текущих ценах в долл.– IMF World курс. Цены на моторное топливо и нефть – International Fuel Prices 2010–2011.

URL: <http://www.giz.de/Themen/en/dokumente/giz-en-IFP2010.pdf>

⁴ EIA / International Energy Statistics / Production; Consumption. URL: <http://www.eia.gov/countries/data.cfm>

Обозначим: p – цена горючего; Y – ВВП на душу населения в текущих ценах, Gross domestic product per capita current prices, U.S. dollars; z –

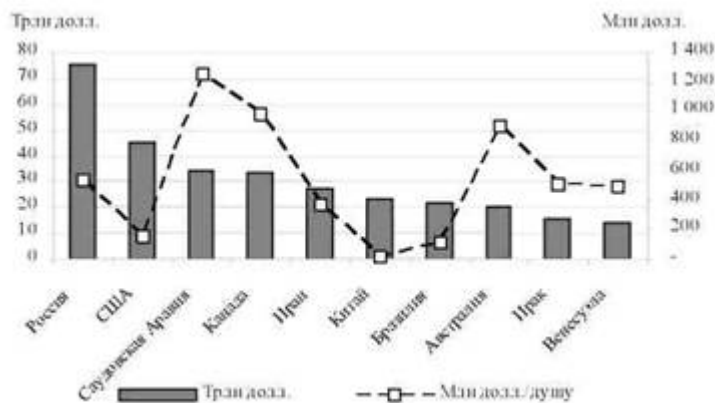
уровень цены, тогда $z=p/Y$ или $\ln(z) = \ln(p) - \ln(Y)$. Зависимая переменная – уровень цены (цена 1 л в центах США/ ВВП на душу в текущих ценах, долл.); 79 стран, 6 лет.

Как синонимы в статье употребляются слова «моторное топливо» и «горючее», под которыми понимаются бензин и дизельное топливо, а «налоги» по отношению к моторному топливу – это налоги, устанавливаемые на бензин

и дизельное топливо, продаваемые на внутреннем рынке автомобильному транспорту. В большинстве стран это налог на добавленную стоимость и акциз. В России к ним присоединяется налог на добычу полезных ископаемых (НДПИ), который через добываемую нефть переносится на выработанные из нее нефтепродукты.

Повышенные затраты на транспорт

Россия признана самой богатой страной в мире по запасам природных ресурсов и шестой – по размеру природных ресурсов на душу населения (рис. 1). Страна занимает первое место по запасам газа и древесины, второе – по углю и третье – по золоту. Главная проблема – необходимость транспортировки ресурсов на большие расстояния.



Источник: URL: <http://247wallst.com/2012/04/18/the-worlds-most-resource-rich-countries>

Рис. 1. Природные ресурсы по странам мира – всего (левая шкала) и на душу населения (правая шкала)

Подавляющая часть природных ресурсов в России размещена далеко от морских портов. Этим Россия принципиально отличается от Австралии и Чили, которые являются примерами процветающих на разработке природных ресурсов стран.

Особенность географического положения России – обширной континентальной страны со значительным удалением

промышленных центров от портов и зависимостью от дорогого сухопутного транспорта, предопределяет повышенную долю затрат на перевозки в издержках производства и реализации товаров по сравнению с Европой. «Доля транспортных затрат в себестоимости продукции относительно высока и составляет 15–20% против 7–8% в странах с развитой рыночной экономикой»⁷, т.е. речь идет об удвоении доли затрат на транспорт в России. Небольшая часть этой разницы связана с качеством дорог, парком машин и организацией движения, а главной причиной являются российские просторы, которые надо преодолевать.

Об опасности дороговизны автомобильных перевозок председателя правительства России Д.А. Медведева предупредил главный управляющий Procter & Gamble Р. Макдональд на заседании Консультативного совета по иностранным инвестициям 15 октября 2012 г.⁸

Закономерности в изменении цен на моторное топливо по странам

Основным источником данных о ценах на бензин и дизельное топливо для автомобильного транспорта по странам являются доклады немецкой государственной компании ГТЦ⁹, в которых с 1991 г. публикуются цены по 170 странам мира (на начало ноября); наиболее полные данные есть с 1998 г. по четным годам.

Розничные цены на моторное топливо по странам отличаются колоссальным разбросом, который превышает 1:100, в то время как по другим исследованным продуктам это отношение не выходит за пределы 1:10. Разброс в себестоимости нефти в мире¹⁰ составляет 1:15, что подчеркивает решающую роль налогов в дифференциации цен на моторное топливо по

⁷ Минтранс России. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 г. – М., 2005. – С. 5.

⁸ Иностранному бизнесу страшно бюрократии. URL: www.egjazaryan.info/actual/1916

⁹ Division 44 Water. Energy. Transport International Fuel Prices 2009 6th Edition – More than 170 Countries GTZ Federal Ministry for Economic Cooperation and Development.

¹⁰ Моргунов Е.В., Папава И.Т. Цена нефти // ЭКО. – 2006. – № 9. – С. 130–145.

странам мира. Для сравнения – отношение самой высокой цены к самой низкой по гамбургеру (биг маку) в 2011 г. составило 3,1 раза¹¹.

Авторы доклада ГТЦ делят страны по уровням цен на четыре группы.

А. Моторное топливо дешевле нефти.

В. Цены моторного топлива в стране выше цены сырой нефти, но ниже, чем в США (налоги в США принимаются за необходимый минимум для содержания дорожной сети).

C. Цены моторного топлива в стране выше, чем в США, но ниже, чем в Испании.

D. Цены моторного топлива в стране выше, чем в Испании.

Общее представление о направленности изменения цен на бензин и дизельное топливо по годам по выделенным группам дает таблица 3, в которой объединены группы А и В.

Таблица 3. Распределение 95 стран по уровню цен в 1998–2008 гг.

Группа стран	1998	2000	2002	2004	2006	2008
Цена нефти, долл./баррель	11	20	26	43	60	48
Бензин						
A+B	21	42	24	25	21	16
C	54	21	48	31	40	43
D	20	32	23	39	34	36
Дизельное топливо						
A+B	35	53	41	41	36	31
C	27	16	38	36	33	35
D	33	26	16	18	26	29

Жирным шрифтом в таблице выделены наибольшие значения цен в паре «бензин – дизельное топливо». Стран с низкими ценами больше всего по дизельному топливу, а с высокими – по бензину. За этим распределением стоит экономическая политика – понижение цен на дизельное топливо, используемое грузовиками, содействует бизнесу, а высокие цены на бензин, используемый преимущественно легковыми автомобилями, обеспечивает поступление налогов.

¹¹The Big Mac index 2011. URL: www.economist.com/blogs/dailychart/2011/07/big-mac-index

Данные таблицы 3 позволяют получить ответ на важный вопрос о динамике числа стран с высокими ценами, поскольку именно это предлагается для России в «Стратегии-2020». Число стран с высокими ценами на бензин за 10 лет. выросло, а стран с высокими ценами на дизельное топливо – наоборот, понизилось. Это означает, что нет никаких оснований говорить об увеличении числа стран с высокими ценами на моторное топливо в 1998–2008 гг. За это время цена нефти выросла в 5 раз, однако количество стран с высокими ценами увеличилось только по бензину, а по дизельному топливу – даже сократилось.

Налоги на моторное топливо в России не соответствуют особенностям страны

Это утверждение основано на сопоставлении наблюдаемых цен (розничные цены на моторное топливо в странах мира) с нормальными значениями для них. Нормальная цена¹² устанавливается на рынке в результате долговременного роста предложения. В отличие от наблюдаемой, нормальная цена является виртуальной, поэтому оценку её значения будем называть «прокси», подчеркивая тем самым, что она становится доверенностью, как бы выданной нормальной ценой. Различие между понятиями «оценка» и «прокси» состоит в том, что первая связана с устранением ошибок измерения, а вторая – относится к виртуальной величине.

Значения прокси по бензину и дизельному топливу определены для 79 стран по данным за 1998–2008 гг. Расчеты выполнены с помощью эконометрической модели, зависимыми переменными в которой являются уровни цен на бензин и дизельное топливо (отношение цены к ВВП на душу населения в текущих ценах). В модели – пять независимых переменных:

- 1) ВВП на душу населения по паритету покупательной способности валют;
- 2) сравнительный курс национальной валюты (отношение ВВП по паритету покупательной способности валют к его значению в текущих ценах, пересчитанному в долларах США по рыночному курсу валюты);

¹² Развернутое определение «нормальной цены» см.: URL: http://economicsconcepts.com/distinction_between_market_price_and_normal_price.htm.

- 3) цены моторного топлива на мировом рынке;
- 4) чистый экспорт нефти (экспорт минус импорт);
- 5) время.

Новое в модели, использованной в настоящей статье, – чистый импорт нефти как независимая переменная и сокращение числа стран с 97 до 79¹³. Проведенные расчеты показали, что у половины стран цены нормальные, а отклонения от прокси – случайные ошибки. Наиболее яркий пример страны с нормальными ценами на моторное топливо – Германия, Россия в число таких стран не входит.

Не случайные отклонения от прокси являются индивидуальными характеристиками стран.

- Низкие цены на моторное топливо в странах Ближнего Востока, добывающих нефть. Авторитарные власти этих стран так поощряют сограждан за проявляемую лояльность. Но примеры Египта, Ливии и Сирии указывают на то, что одних низких цен на моторное топливо недостаточно для сохранения власти, хотя и неизвестно, смогли бы правители этих стран столь долго удерживать власть при другой политике цен. Рекордсменом низких, а реально символических, цен на моторное топливо является Венесуэла.
- «Морские страны», в которых основной объем перевозок осуществляется морским транспортом, что позволяет иметь высокие налоги на моторное топливо без ущерба для конкурентоспособности страны. Примеры – Великобритания, Дания и Норвегия.
- «Топливный туризм» – использование небольшими по площади странами низких налогов на моторное топливо для привлечения покупателей. Обычно в качестве примеров приводят Люксембург и Швейцарию¹⁴.
- Высокие цены на моторное топливо в ряде стран Африки. Особенностью налогов на моторное топливо является простота их сбора, что используют власти развивающихся стран для наполнения бюджета.

Для выявления особенностей России по налогам на моторное топливо укажем важные признаки, по которым надо подобрать страны для сравнения.

¹³ Коссов В., Коссова Е. Цена бензина как общественное явление // Экономическая политика. – 2010. – № 1. – С. 149–166.

¹⁴ Banfi S., Filippini M., Lester C. Hunt Fuel tourism in border regions. URL: www.cepe.ethz.ch/publications/workingPapers/CEPE_WP23.pdf

1. Дания и Норвегия, на которые ориентируются авторы налоговой политики в «Стратегии-2020».
2. Экспорт нефти – Россия является вторым в мире ее экспортером.
3. Экспорт сырья – Россия занимает первое место в мире по экспорту алюминия и никеля, второе – по экспорту калийных удобрений, третье – по экспорту зерна. «Доля России на мировом рынке торговли круглым лесом составляет 10%, и только 1,5% приходится на квалифицированные продукты переработки древесины (0,5% – пиломатериалы и 1% – бумага и картон)»¹⁵.
4. Антипод странам-экспортерам сырья и топлива – страны, зависящие от импорта первичных ресурсов.
5. Континентальный характер России, значительные расстояния от центров производства до портов.
6. Страны, переходящие, как и Россия, из социализма в капитализм, но зависящие от импорта нефти. Идея состоит в том, что если бы в России нефть не добывалась, то цены на моторное топливо в РФ были бы такими же, как в этих государствах (Болгария, Венгрия, Польша, Словацкая Республика, Румыния, Украина, Чешская Республика). Беларусь не включена в список в связи с особенностью формирования цен на моторное топливо в этой стране по сравнению с названными странами.

Объектами для сравнения являются отклонения цен от прокси по России со средним отклонением по странам, вошедшим в каждую из шести групп стран-эталонов. Для повышения надежности выводов объединим отклонения по бензину (6 точек) и дизельному топливу (6 точек) по каждой стране в один ряд из 12 точек, это позволит сравнивать между собой две средних с 11 степенями свободы. Примем за критерий при сравнении средний уровень значимости 5% – если значения *t*-статистики ниже порогового уровня, в нашем случае это 2,20, то различия между Россией и средней по группе (по отклонениям цен от прокси) можно считать случайными. Чем больше значения *t*-статистики превышают пороговый уровень, тем выше вероятность того, что различия между Россией и эталоном (по отклонениям цен от прокси) не случайны. Среднее отклонение цен от прокси по этим странам можно принять за эталон для сравнения с отклонением цен от прокси по России.

Страны для построения эталонов отобраны по двухшаговой процедуре. На первом шаге по качественным соображениям были названы страны с наиболее яркими особенностями, раскрывающими суть показателя, определяющего лицо эталона. В одних случаях

¹⁵ URL: www.sbo-paper.ru/news/archive_rus/5367/

такие страны назначались, в других – отбирались как первая и последняя десятки после ранжирования стран по выбранному показателю. Итогом первого шага стала матрица стран (страна – показатель), отобранных в качестве кандидатов на роль весов для формирования эталона. Анализ этой матрицы показал, что отдельные страны оказались выбранными на роль весов для нескольких эталонов. Чтобы сделать веса независимыми друг от друга, на втором шаге было решено ограничить участие страны в весах только одним эталоном, для которого данная страна больше всего подходит к нему по существу. В результате из 78 стран в эталоны вошли 63. Вне эталонов оказались 13 стран: Аргентина, Гондурас, Египет, Кения, Колумбия, Кувейт, Марокко, Нигерия, Португалия, Сальвадор, Словения, Турция, Уругвай.

Поскольку веса для расчета прокси определялись по модели со среднедушевыми значениями показателей, то весами для объединения стран в эталоны принята численность населения этих стран.

Далее рассматриваются состав эталонов и гипотезы о схожести отклонений цен от прокси по России на средние из аналогичных отклонений по эталону.

1. Дания и Норвегия. Авторы предложений по налоговой политике в «Стратегии-2020» приняли Норвегию за образец для России в отношении использования нефтяной ренты. Поскольку похожую политику проводит Дания, то в качестве эталона целесообразно взять эти страны. Они являются единственными среди чистых экспортеров нефти и газа с высокими ценами на моторное топливо. На рис. 2 показаны динамики отклонений цен от прокси для России и средней по Дании и Норвегии, обозначенной как «Скандинавия». Нормальные цены расположены на отметке 0. Принципиальная разница между отклонениями по России и Скандинавии состоит в том, что первые удаляются от нормальной цены, а вторые – к ней приближаются.

Гипотеза: **Россия сильно отличается от Скандинавии.**

2. Канада и Мексика – чистые экспортеры нефти. Из таких стран (кроме Дании и Норвегии) они наиболее близки к России в культурном отношении. Кроме того, Канада похожа по климату, а Мексика – по ВВП на душу населения. Страны-экспортеры нефти мусульманского мира по сравнению с Россией проводят существенно иную политику в отношении налогов на топливо: низкими ценами на горючее потребители

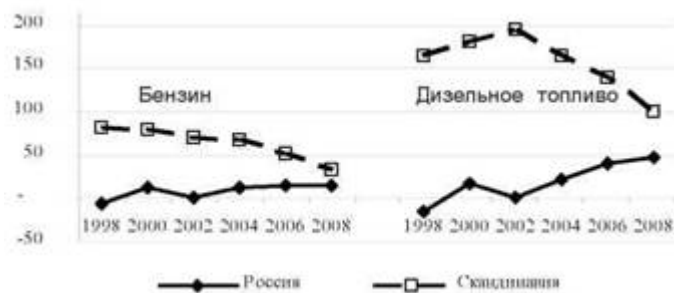


Рис. 2. Отклонения цен на бензин (слева) и дизтопливо от прокси в 1998–2008 гг., %

поощряются за лояльность к власти. Гипотеза: поскольку Россия по экспорту нефти занимает второе место в мире, то следует ожидать, что **политика налогов на моторное топливо в России похожа на эталон – Канаду и Мексику.**

3. Австралия, Новая Зеландия и Чили – страны с процветающими экономиками, основанными на добыче сырья (в Новой Зеландии – на производстве сельскохозяйственной продукции). Здесь используются пониженные, по сравнению с европейскими, налоги на моторное топливо. В России основу экономики также составляет использование природных ресурсов. Гипотеза: **политика налогов на моторное топливо в России похожа на политику Австралии, Новой Зеландии и Чили.**

4. Страны, перерабатывающие привозное сырье – антиподы стран с сырьевой экономикой: Германия, Израиль, Тайвань, Южная Корея, Япония. Гипотеза: **политика налогов на моторное топливо в России не похожа на политику этих стран.**

5. Континентальные и морские страны. Такое разделение стран проведено по отношению длины береговой линии к площади страны, по которому они и ранжированы. Первые 10 из 79 стран отнесены к континентальным, а 10 последних – к морским. Узбекистан из-за ярко выраженной перестройки налогов на моторное топливо исключен из анализа. Азербайджан, Беларусь, Бразилия, Камерун, Казахстан, Пакистан,

Сенегал определены как континентальные страны. К морским отнесены: Бахрейн, Великобритания, Гондурас, Доминиканская Республика, Индонезия, Кения. Гипотеза: **политика России в отношении налогов на моторное топливо похожа на политику континентальных стран.**

6. Страны с общей судьбой с Россией. В нисходящем порядке по численности населения: Украина, Польша, Румыния, Чешская Республика, Венгрия, Болгария, Словацкая Республика. Общей чертой для них является зависимость от импорта нефти. По этой причине не включены в состав эталона Азербайджан, Казахстан, Узбекистан и Туркмения. Гипотеза: **политика налогов на моторное топливо в России не похожа на политику стран-эталонов.**

В табл. 4 (графа 2) указаны результаты тестирования: гипотеза подтверждена – да, гипотеза опровергнута – нет, в графе 3 приведены значения *t*-статистики – они показывают существенность различия между двумя отклонениями цен от прокси по России и по эталону.

Таблица 4. Результаты тестирования гипотез

Тесты	Гипотез	t-статистика
1		2
Политика России по налогам на горючее предполагается похожей на политику стран-эталонов		
Нетто-экспортеры нефти	Нет	6,0
Экономика основана на добыче сырья	Нет	4,0
Континентальные страны	Нет	9,1
Политика России по налогам на горючее предполагается отличной от политики стран-эталонов		
Дания и Норвегия	Д	а6,6
Страны, зависящие от импорта сырья	Д	а2,9
Страны с общей судьбой с Россией	Нет	0,7

Больше всего Россия по отклонениям цен от прокси отличается от континентальных стран (9,1), затем – от Скандинавии и нетто-экспортеров нефти (соответственно 6,6 и 6,0). Значительно слабее различия со странами-экспортерами сырья (4,0) и совсем небольшие – со странами, импортирующими сырье (2,9). Они отсутствуют с государствами, имеющими общую судьбу с Россией (0,7 при пороге 2,2).

Сопоставление России со странами-эталонами по политике в отношении налогов на моторное топливо показывает, что Россия не похожа на те страны, на которые она по своему положению, казалось бы, не должна походить, а имеет сходство со странами, от которых её политика по налогам на моторное топливо, казалось бы, должна отличаться. Таким образом, **несоответствие политики налогов на моторное топливо реальному положению России подтверждено с двух сторон.**

Такое несоответствие усиливает напряженность в обществе, является питательной средой для роста оппозиции власти и заканчивается всегда сменой политики.

Долговременные последствия высоких цен на горючее для России

Эти последствия развиваются на фоне обезлюдения страны¹⁶. В восточных районах этот процесс особенно интенсивен из-за наложения миграции в западную часть страны на превышение смертности над рождаемостью.

Несоответствие цен на моторное топливо объективному положению страны является одним из многих индикаторов, указывающих на возможность нарастания в обществе внутренней напряженности. Такие сигналы уже появились. Статья с символическим названием: «Расчленение России начнется с Дальнего Востока» опубликована в Бурятии. В Украине вышла статья «Розпад Росії. Аналітичний

погляд» .

В мире существует несколько народов, живущих в разных государствах, в которых люди говорят на одном языке. На первом месте стоят англосаксы и страны на всех континентах, в которых государственный язык – английский, на втором месте – испанцы и т.д. С этой точки зрения русские не могут быть исключением. По этой причине образование нескольких государств с русскоязычным населением не является поводом для беспокойства. Проблема в другом – как будет проходить «развод». Вся русская история говорит о том, что без крови дело

¹⁶ Коссов В. Мега-проект – остановить обезлюдение России // Мир России. – 2008. – № 1. – С.89–101.

¹⁷ Мальцев М. Расчленение России начнется с Дальнего Востока // Независимая газета «Новая Бурятия». – 2012. – 26 окт.; Розпад Росії. Аналітичний погляд. URL: <http://firtka.if.ua/?action-show&id-27295>

не обойдется. Судьба русскоязычного населения в бывших союзных республиках (кроме Беларуси и, в меньшей степени, Украины) после распада СССР оказалась незавидной.

Повышение цен на моторное топливо до европейского уровня может оказаться той последней каплей, которая приведет к распаду России.

Прежде всего, моторное топливо является одним из энергоносителей, между ценами на которые существуют очевидные зависимости – базой является цена тонны условного топлива или одного джоуля энергии. По этой причине рост цен на горючее означает также рост цен на другие энергоносители и электроэнергию. Он ударит по самым эффективным производствам в стране – экспортным, удаленным от портов на тысячи километров. Производство товаров начнет сжиматься до местного спроса, в результате крупные современные хозяйства из-за высокой доли постоянных затрат окажутся нерентабельными. Падение доходов, растущая безработица превратятся в факторы, побуждающие людей покидать насиженные места.

Отъезд людей в поисках лучшей доли при низкой плотности населения создает вакуум в местах их прежнего проживания, который будет всасывать ещё более бедных людей из других стран. Поскольку приезжающие являются носителями другой культуры, и пассионарии среди них встречаются значительно чаще, чем среди остающихся, то нарастание конфликтов представляется неизбежным. Если к этому добавить возможную политику соседних стран по стимулированию инфильтрации их граждан в Россию, то отторжение от России части её территории становится весьма вероятным. Механизм раскола страны отработан на примере югославской провинции Косово. Основа процесса – свертывание хозяйственной деятельности в регионах из-за дороговизны топлива и энергии.

Неизбежным последствием высоких цен на моторное топливо станет ослабление хозяйственных связей между районами России, что приведет к обособлению восточных районов, для которых все более важными будут связи с другими странами, а не с районами России. «На Дальнем Востоке люди уже рассматривают себя больше как участников рынка АТР,

а не российского и тем более европейского рынка»¹⁸. Для них восточные районы будут и далее предоставлять транспортную инфраструктуру, подобно тому, как это происходит со странами Прибалтики. Особенно незавидной представляется судьба жителей Урала и Западной Сибири, за исключением занятых добычей природных ресурсов и в обслуживающих их видах деятельности. Большие проблемы возникнут с экспортом алюминия и зерна из Сибири, в том числе Алтая.

Высокие цены на моторное топливо, безусловно, ускорят модернизацию НПЗ и простимулируют бизнесы, связанные с экономией энергии. Однако одновременно будут ослабляться хозяйственные связи между районами. Национальность «сибиряк», появившаяся в опросных листах последней переписи населения, является тревожным сигналом, она подчеркивает обособление Сибири от России.

Сказанное выше не является неизбежным. Для перелома тенденции нужно, прежде всего, остановить обезлюдение страны. Для этого необходима долгосрочная стратегия. Основные черты такой стратегии, на мой взгляд, изложены в статье «Континент Сибирь»¹⁹, в которой указывается, что в её осуществлении нашими союзниками будут США, Япония и Южная Корея.

Условием для реализации любой разумной стратегии развития России в целом и Сибири как её части является необходимость пониженных, по сравнению с европейскими, налогов на моторное топливо. Для решения фискальных задач надо использовать экспортную пошлину на первоклассные природные ресурсы, а не налоги на потребляемые в стране углеводороды.

¹⁸ Мальцев М. Расчленение России начнется с Дальнего Востока.

¹⁹ Иноземцев В., Пономарев И., Рыжков В. Континент Сибирь.
URL: http://www.ng.ru/ideas/2012-11-02/5_siberia.html