

О разнице цен на продукты питания в различных регионах России

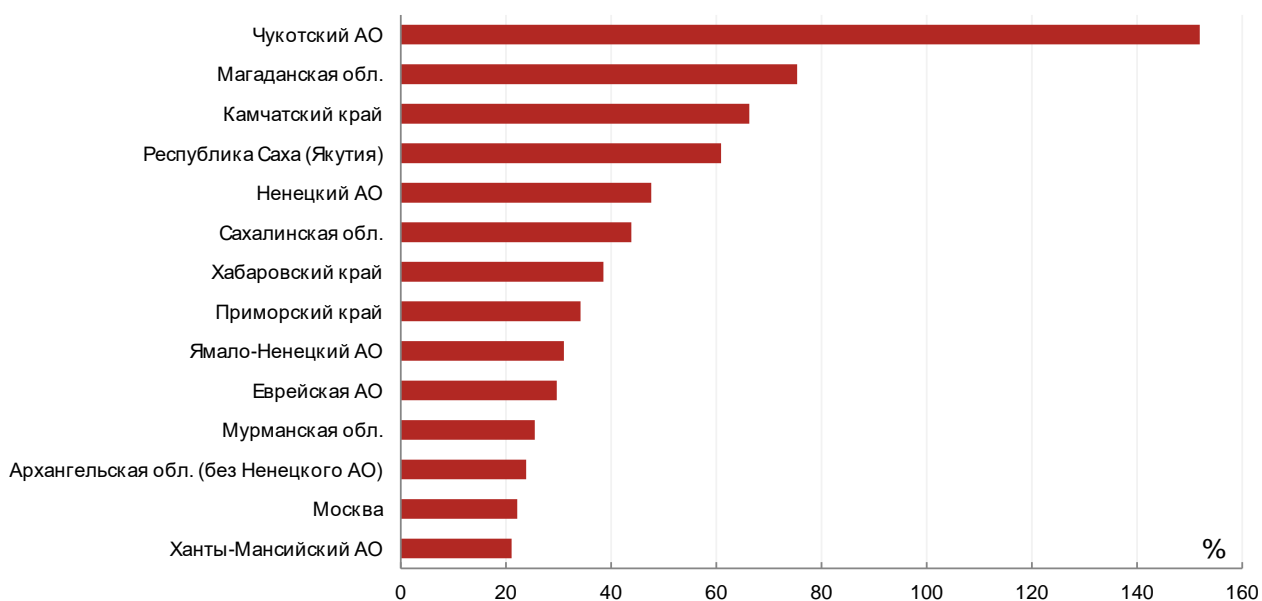
Проблема более высокого уровня цен на продукты питания в регионах Сибири, Дальнего Востока и Севера связана, прежде всего, с проблемами логистики. Однако ускоренного решения данных проблем в ближайшей перспективе не предполагается.

Цены на продукты питания в регионах сильно различаются, причем в регионах с низким уровнем доходов цены могут быть выше среднероссийских

На этой неделе было предложено зафиксировать цены на продукты питания на разных уровнях для разных регионов. По словам замглавы Минпромторга В. Евтухова, «для регионов Сибири, Дальнего Востока, Крайнего Севера будут введены поправочные коэффициенты». Введение таких коэффициентов он объяснил «достаточно дорогой логистикой».

Цены на товары и услуги по субъектам РФ различаются очень сильно. По данным Росстата, в 14 регионах стоимость минимального набора продуктов питания превышает среднероссийский уровень более чем на 20% (см. рисунок). Например, если в среднем по стране такой набор стоит 4 363,8 руб., то в Ханты-Мансийском АО – 5 284,6 руб., а в Чукотском АО – 10 992,8 руб.

Регионы, в которых стоимость условного минимального набора продуктов питания превысила среднероссийский уровень более чем на 20% (данные за ноябрь 2020 г.)



Источник: Росстат

При этом по уровню жизни некоторые из этих регионов, наоборот, отстают от среднероссийского уровня. Так, в Архангельской области (без Ненецкого АО) цены на 23,9% выше среднероссийского уровня, а среднедушевые денежные доходы – на 5,0% ниже (данные III квартала 2020 г.). В Еврейской АО цены на 29,7% выше, а среднедушевые доходы – на 24,9% ниже. В Приморском крае среднедушевые доходы на 1,0% выше среднероссийского уровня, однако цены на продукты питания – выше на 34,2%. В Хабаровском крае данные цифры составляют 9,9% и 38,5% соответственно.

Аналогичная ситуация наблюдается и по отдельным видам товаров. Так, в 9 регионах страны цены на сахар-песок более чем на 20% превышают среднероссийский уровень. Наиболее значительно – в Чукотском АО (на 81,0%), Магаданской области (35,1%) и Камчатском крае (33,5%).

Эффект «достаточно дорогой логистики», о которой говорил замглавы Минпромторга В. Евтухов, можно оценить на примере продуктов, которые в России не производятся, а только импортируются – например бананов. Соответственно, различия в ценах на бананы будут обусловлены в первую очередь логистическими издержками. В Дальневосточном ФО стоимость бананов на 51,1% превышает средний уровень по стране, а в отдельных регионах ДФО – и того больше: в Республике Саха (Якутия) – в 2,2 раза, в Магаданской области – в 2,6 раз, в Чукотском АО – в 5,2 раза. Похожая ситуация наблюдается и в ряде регионов Сибири: в Иркутской области превышение составляет 30,4%, в Республике Тыва – 26,1%, в Красноярском крае – 21,4%.

Подавляющее большинство регионов, где уровень цен сильно превышает среднероссийский уровень – это регионы, удаленные от Москвы и основных сельскохозяйственных территорий. Напротив, в центральных регионах, с развитым сельским хозяйством и логистической инфраструктурой, цены зачастую ниже среднероссийского уровня. Например, в Воронежской и Курской областях в ноябре 2020 г. минимальный набор продуктов питания был на 16,6% дешевле, чем в среднем по стране, в Саратовской области – на 15,7%, в Воронежской области – на 15,6%, в Татарстане – на 13,9%, в Волгоградской области – на 12,8%,

Для стабилизации цен необходимо снижать логистические издержки, но планы по развитию инфраструктуры пока только сокращаются

Высокие логистические издержки для отдельных регионов во многом связаны с недостаточной логистической инфраструктурой. По данным Всемирного банка, по уровню развития логистики Россия сейчас занимает 75 место в мире – недопустимый показатель для такой огромной территории. В этой ситуации бремя высоких издержек на транспортировку сырья и продукции в конечном итоге несут потребители.

Однако активного развития инфраструктуры, судя по всему, ожидать не стоит. В обновленном плане деятельности Министерства транспорта РФ на 2019-2024 гг. ряд целевых показателей даже ухудшен по сравнению с прошлогодней версией (см. таблицу). В частности, сокращены плановые показатели по строительству и реконструкции федеральных автодорог (примерно на ¼ на 2021-2022 гг.). При этом планы строительства и реконструкции региональных и местных дорог увеличены, однако в целом объемы строительства и реконструкции региональных и местных дорог в отдельные годы будут в 2-10 раз меньше, чем для федеральных. В результате, если сейчас лишь около 45% региональных и местных дорог не соответствует нормативным требованиям, то к 2024 г. это значение, по плану, должно улучшиться лишь до 51%. В новой версии плана также снижены и целевые показатели по вводу мощностей узловых грузовых транспортно-логистических центров, которые являются критически важными элементами логистической инфраструктуры.

Ограничение цен на продовольствие приведет к искажениям рынка и условий работы производителей продуктов питания. Решение же проблемы высоких цен на продовольствие, особенно в северных, сибирских и дальневосточных регионах страны, требует долгосрочных стратегически важных шагов, прежде всего по совершенствованию логистики. Для этого планы по развитию транспортной инфраструктуры должны быть пересмотрены в сторону повышения целевых показателей, а не наоборот.

Изменение целевых показателей Плана деятельности Министерства транспорта РФ на 2019-2024 гг. в версии плана от 11 декабря 2020 г. (новая версия) по сравнению с версией плана от 25 сентября 2019 г. (старая версия)

Целевой показатель	2020	2021	2022	2023	2024
Суммарная провозная способность участков ж/д подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна, млн. т (старая версия)	125,1	125,1	125,1	125,1	125,1
Суммарная провозная способность участков ж/д подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна, млн. т (новая версия)	95,0	125,1	125,1	125,1	125,1

Изменение, %	-24,1%	-	-	-	-
Строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения, км (старая версия)	553,2	388,6	426,8	103,1	1397,3
Строительство и реконструкция федеральных автодорог, км (новая версия)	542,9	282,2	320,9	322,4	1738,8
Изменение, %	-1,9	-27,4	-24,8	212,7	24,4
Строительство и реконструкция региональных, межмуниципальных и местных автодорог, км (старая версия)	93,7	125,2	109,6	200,8	114,6
Строительство и реконструкция региональных, межмуниципальных и местных автодорог, км (новая версия)	93,9	336,7	417,6	156,6	166,6
Изменение, %	0,2	168,9	281,0	-22,0	45,4
Прирост производственной мощности морских портов, млн. т (старая версия)	46,4	48,7	37,8	102,5	46,8
Прирост производственной мощности морских портов, млн. т (новая версия)	27,0	45,1	57,6	53,3	63,3
Изменение, %	-41,8	-7,4	52,3	-48,0	35,2
Суммарная мощность введенных в эксплуатацию узловых грузовых транспортно-логистических центров, млн. т (нарастающим итогом с 2019 г.), шт. (старая версия)	11,6	11,6	11,6	11,6	51,6
Суммарная мощность введенных в эксплуатацию узловых грузовых транспортно-логистических центров, млн. т (нарастающим итогом с 2019 г.), шт. (новая версия)	2,2	5,7	9,3	10,2	52,9
Изменение, %	-81,0	-50,9	-19,8	-12,1	2,5

Источник: Минтранс

Контакты

www.icss.ru

Россия, 119180, Москва,
ул. Большая Полянка, д.23/1
Тел.: +7 495 995-11-35
Факс: +7 495 995-11-36
E-mail: mail@icss.ac.ru

© Институт комплексных стратегических исследований. Все права защищены.