

«У этого кризиса много региональных лиц»

«Вторая волна» — неудачный термин. В одних регионах, как в Москве, — вторая, в других — третья, а в каких-то регионах конца первой еще не заметили. В каждом субъекте страны своя структура дефицита, своя глубина и своя динамика кризиса, считает директор по исследованиям Института энергетики и финансов Алексей Белогорьев

Александр Ивантер

Бензин в рознице снова дорожает, причем ускоряющимися темпами. Если верить Росстату, на неделе с 18 по 24 августа и 92-й, и 95-й выросли в цене в среднем по стране на 0,9% после 0,5% недель ранее и двух недель последовательного снижения цен в конце июля и первой декаде августа. «Росстатовский» дизель не дорожает с 21 июля: четыре недели снижения цен сменились стабилизацией.

Самый тревожный сигнал — возвращение очередей, нормирования отпуска топлива или вообще его физического отсутствия на заправках, даже в тех регионах, где во второй половине июля эти спутники дефицита сошли на нет. После двух-трехнедельной передышки явно ухудшилась ситуация с бензином в обеих столицах.

За разъяснениями мы уже по традиции обратились к эксперту, директору по исследованиям Института энергетики и финансов Алексею Белогорьеву.

— Как бы вы охарактеризовали ситуацию на розничном рынке моторного топлива во второй половине августа?

— Можно констатировать реальный и местами острый дефицит предложения бензина, особенно АИ-95, на фоне пикового сезонного спроса. По дизельному топливу дефицита предложения в масштабах страны нет, производство превышает внутренний спрос, но это тоже не означает, что дизель можно свободно купить на всех заправках — куда-то его просто не успевают доставить. Наиболее наглядную картину рисуют железнодорожные отгрузки бензина на внутренний рынок. В июле они упали до 63 тысяч тонн в сутки (минус 16 процентов год к году). А за первые две декады августа снизились уже до 55 тысяч тонн (минус 24 процента год к году).

При этом мне кажется слишком условным термин «вторая волна» кризиса. Потому что где-то она действительно вторая, как в Московском регионе, например, где-то уже третья, а где-то и конца первой еще не заметили. У этого топливного кризиса вообще с самого начала много региональных лиц. В каждом субъекте страны своя структура дефицита, своя глубина и своя динамика кризиса. Даже в соседних регионах в один и тот же момент ситуация может заметно отличаться — в зависимости от наличия собственных работающих мощностей НПЗ, логистики поставок с других заводов, доступности



АЛЕКСЕЙ БЕЛОГОРЬЕВ, ДИРЕКТОР ПО ИССЛЕДОВАНИЯМ ИНСТИТУТА ЭНЕРГЕТИКИ И ФИНАНСОВ

импорта, доли независимых операторов в структуре сбыта и особенностей спроса.

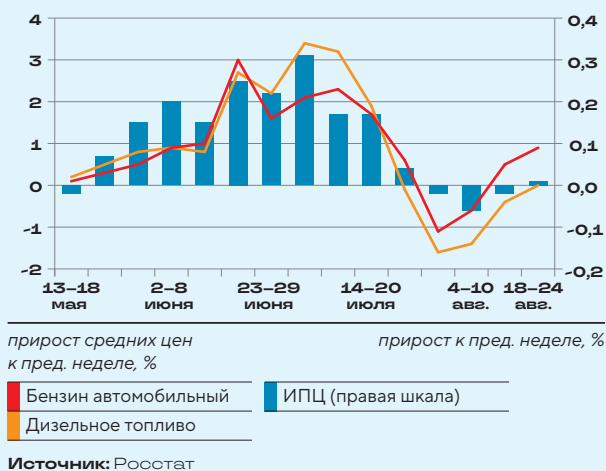
— В чем причина новых трудностей?

— Причина ухудшения ситуации с топливом не в производстве, оно остается в столь же тяжелом состоянии, в каком было и в июле, его общие объемы плюс-минус те же. Величина действующих производственных мощностей в целом по стране в середине августа мало чем отличалась от середины июля. Оценочно простаивало до 25–28 процентов от установленной мощности первичной переработки. Но из-за того, что одни заводы выходят из ремонта, а другие аварийно на них встают, географическую структуру предложения все время лихорадит, а вместе с ней и логистику.

Наиболее правдоподобное объяснение, которое, к сожалению, почти невозможно доказать статистически, — это сочетание дополнительного роста спроса и снижения отбора запасов. То, что в июле в ряде регионов удалось сбить первую волну, отчасти, видимо, связано с тем, что еще было довольно много оперативных запасов на нефтебазах, которые к августу, естественно, сократились. Кроме того, какую-то роль, вероятно, сыграли интервенции из хранилищ Росрезерва, но информация по ним засекречена, поэтому

График 1

К СЕРЕДИНЕ АВГУСТА 2026 ГОДА ТОПЛИВНАЯ И ОБЩАЯ ДЕФЛЯЦИЯ ЗАКОНЧИЛИСЬ



здесь можно только предполагать. В любом случае в августе отбор запасов явно уменьшился.

— **Ваш институт с середины июля начал агрегировать индикаторы трех крупных банков, отслеживающих покупки на АЗС. Что показывают эти данные?**

— На конец августа на трети АЗС в стране топлива остро не хватало — либо его нет совсем, либо оно бывает время от времени. Хуже всего ситуация по АИ-95 — с ним проблемы на 48 процентах заправок по сравнению с 31 процентом для АИ-92. Во многих регионах доступность АИ-92 в разы выше, чем АИ-95. Лучше всего положение с дизельным топливом — перебои с ним испытывает только 23 процента заправок.

Стоит отметить, что это весьма приблизительные и отчасти условные оценки, основанные на сопоставлении платежей на АЗС по банковским картам Сбера, «Альфы» и Т-Банка.

— **В каких регионах ситуация с топливом на заправках сегодня наиболее сложная?**

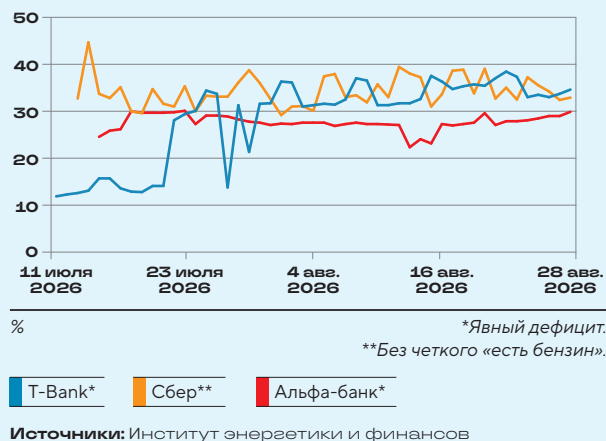
— Если брать региональный разрез, то, по тем же банковским данным, к концу августа в ряде регионов ситуация стала улучшаться. Это, в частности, почти все Зауралье, включая многострадальную Новосибирскую область, и отчасти, хотя и менее устойчиво, Москва и Петербург. В большинстве остальных регионов европейской части России ситуация, как я уже упоминал, везде разная, но решительных улучшений пока не видно. Даже в Ленинградской области она остается напряженной. Хуже всего на Юге и в Черноземье.

— **Как вы оцениваете действенность федеральных мер купирования топливного кризиса, принятых в июне-июле? Прежде всего речь идет о допуске на рынок топлива низких экологических классов и импорте бензина из дальнего зарубежья?**

— Рост импорта бензина однозначно оздоровил ситуацию. По итогам августа он, видимо, превысит целевые 400 тысяч тонн в месяц по сравнению с примерно 290 тысячами тонн в июле и 224 в июне. Но при дефиците бензина, оценочно, в один миллион тонн в месяц даже такой объем импорта решить проблему не может. А его дальнейшее увеличение сильно затруднено: не стоит забывать, что в международной торговле нефтепродуктами продолжается свой острый кризис, связанный с блокированием Ормузского пролива.

График 2

ИНДИКАТОРЫ ДЕФИЦИТА БЕНЗИНА ПОКА НЕ УКАЗЫВАЮТ НА ЕГО ПРЕОДОЛЕНИЕ



Мировые цены на нефтепродукты в августе бьют рекорды. Что происходит с производством и продажами бензина пониженных экологических классов, мы доподлинно не знаем. Открытой статистики просто нет. Предположительно их объем может составить 200–300 тысяч тонн в месяц, но они редко доходят до обычных АЗС, по крайней мере в крупных городах. Предполагаю, что основной объем идет напрямую потребителям, техника которых пригодна для такого бензина (армия, АПК и прочее), но что-то может уходить и на независимые АЗС, особенно на Северном Кавказе и в Сибири. Но все это на уровне предположений.

— **Какие еще меры борьбы с топливным кризисом на федеральном и местном уровнях вы бы считали разумными?**

— Все, что было можно, уже предприняли. Невозможно только регуляторными мерами и тем более оперативно устранить столь существенный и растягивающийся во времени дисбаланс спроса и предложения.

— **Как пресечь спекуляции на дефиците бензина — частными трейдерами, независимыми сетями АЗС?**

— На мой взгляд, это последнее, с чем сейчас стоит всерьез бороться. Благодаря «спекулятивно завышенным ценам» топливо сейчас продается на тех независимых АЗС, которые в ином случае просто стояли бы закрытыми. В каких-то случаях речь действительно может идти о злоупотреблениях, но в основном это просто естественная рыночная реакция на шоковый дефицит предложения.

— **Глава «Роснефти» Игорь Сечин активно ратует за расширение практики прямых договоров между производителями и потребителями моторных топлив с соответствующим сжатием рыночного сегмента, уводом бензина с биржи и так далее. Каков баланс плюсов и минусов такой политики, по-вашему?**

— Элементы распределительной экономики на коротких кризисных отрезках бывают полезны. Но именно на коротких и именно на кризисных. Долгосрочно это тупиковый путь назад, с него нужно сворачивать при первой возможности.

Независимые операторы нефтебаз и АЗС — по ним этот кризис пройдет тяжелейшим катком, что сделает будущий рынок еще менее конкурентным, а соответственно и более уязвимым.