

**Предотвращать полномасштабный топливный кризис государство будет, стимулируя простые технологии производства высокооктанового бензина и расширяя импорт топлива. А время для радикальной либерализации розничных цен на нефтепродукты еще не пришло, считает директор по исследованиям института энергетики и финансов Алексей Белогорьев**



**Алексей Белогорьев**

Директор по исследованиям Института энергетики и финансов

# Чем наполним баки

Александр Ивантер

**С**итуация с бензином стала сильным раздражителем последних недель. Ввиду крайней неоднородности рынка — географической и по типам продавцов (заправки ВИНК и независимые сети АЗС живут совсем разной хозяйственной жизнью) — составить объективную картину состояния розничного рынка страны весьма непросто. Но попытаться надо.

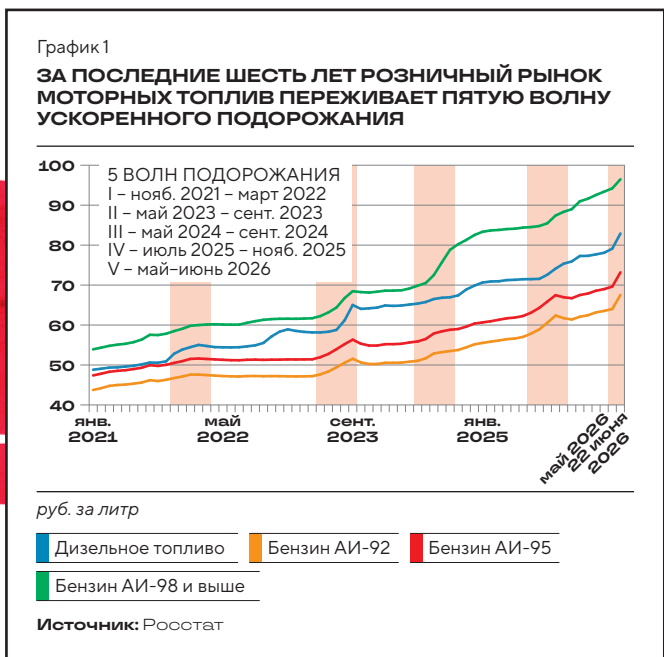
Единственные официальные данные, которыми мы располагаем, — ежемесячные и еженедельные сводки Росстата о средних потребительских ценах на нефтепродукты (данные о производстве, запасах и поставках нефтепродуктов на внутренний рынок и экспорт закрыты с лета 2024 года; открытые данные по выпуску бензина и дизтоплива по всем НПЗ РФ в 2023 году мы приводим в таблице на стр. 51).

Посмотрим, как ведут себя цены, сначала в среднем по стране. Начиная с мая мы видим, как топливная инфляция нарастает. В течение мая автомобильный бензин в розничном звене подорожал на 0,9%, дизельное топливо — на 1,3% (в апреле — на 0,6 и 0,5% соответственно). А в июне рост цен пошел по нарастающей: цены на бензин, в среднем по всем маркам, за первую неделю месяца выросли на 0,9% (как за целый май), за вторую неделю — на 1,0%, за третью — сразу на 3,0%. К 22 июня, последней из доступных нам дат регистрации цен, автомобильный бензин с начала месяца подорожал на 5%, а дизель — на 4,6%. Налицо ярко выраженный эпизод ускоренного роста цен на моторное топливо, уже пятый за последний шесть лет, причем самый интенсивный из них (см. график 1 и таблицу). С начала года бензин подорожал в среднем по стране на 9,8% (а 92-й на 10%), дизель — чуть меньше, на 8,6%, существенно обогнав удорожание других товаров — индекс потребительских цен с начала года прибавил только 3,77%.

Теперь посмотрим, как ведут себя цены на топливо в разрезе регионов. На графике 2 представлены значения накопленного роста цен на 95-й бензин с конца апреля по 22 июня. Прежде всего, мы видим, что экстремальный рост топливных цен — выше 10% за указанный период при среднероссийском удорожании на 6,1% — удел сравнительно немногочисленной (15 единиц) группы регионов (из 89 субъектов федерации). Обе столицы сильного удорожания топлива толком еще не почувствовали: в Москве рост цен составил 3,34%, в Санкт-Петербурге и вовсе 0,8%. По понятным причинам практически нулевой рост цен на бензин в отдаленных регионах Дальнего Востока (Колыма и Чукотка), куда топливо завозится с материка раз в год и потом реализуется по более или менее стабильным ценам.

Конечно, надо сделать оговорку, что Росстат пока не отслеживает (по крайней мере, не публикует) статистические данные, включая и топливные цены, по новым регионам России, а там ситуация с топливом, судя по сообщениям из Новороссии и Донбасса, весьма напряженная. Во-вторых, даже по тем регионам, которые есть в сводках Росстата, ценовая картина очень приблизительная. Еженедельные сводки формируются по данным с 1800 АЗС в 280 городах страны, и это при том, что всего в России на конец прошлого года насчитывалось 27 764 заправок. Таким образом, выборка для регуляторных замеров составляет всего 6,5%, и в ней в принципе никак не представлены АЗС в сельской местности и на трассах.

Розничные цены на АЗС ВИНК (занимающие более 70% розничного рынка) не отражают реальный баланс спроса и предложения. Изменение этих цен искусственно сдерживается договоренностями с правительством и окриками ФАС. Независимые АЗС, не принадлежащие ВИНК, устанавливают сейчас цены заметно выше, и иногда разница с ценами ВИНК доходит до 20 рублей за литр и даже больше. Возможно, именно этим опре-



деляется тот факт, что среди регионов — лидеров по удорожанию бензина оказалось сразу четыре региона Южного федерального округа (Чечня, Дагестан, Калмыкия, Кабардино-Балкария), находящихся по соседству с благополучным Краснодарским краем (там рост цен всего на 4,4% — меньше, чем в среднем по России). Вероятно, там преобладают независимые АЗС.

А вот рассчитанные по данным Росстата темпы бензиновой инфляции в Севастополе и Крыму (16,2 и 6,7% соответственно) не вызывают доверия — они кажутся заниженными. Вероятно, дело в том, что по тем АЗС, которые вообще прекратили продажи топлива (как, например, в Крыму, где свободная реализация моторного топлива приостановлена с 21 июня), Росстат берет последние цены, которые там были, хотя бензин по ним уже физически нельзя приобрести.

Еще в топ-15 по росту цен Самарская и Тюменская (без округов) области, где есть свои НПЗ. Возможно, они сильно повреждены или вообще остановлены после ударов БПЛА либо пришлось в ущерб себе делиться топливом с другими регионами.

За комментариями о ситуации на топливном рынке России и мерах по ее нормализации «Монокля» мы обратились к Алексею Белогорьеву, директору по исследованиям Института энергетики и финансов.

**— Какова ваша оценка текущей ситуации на топливном рынке?**

— Реального дефицита ни бензина, ни тем более дизельного топлива в России по состоянию на середину июня не было. О ситуации, сложившейся после остановки с 18 июня Московского НПЗ, пока говорить трудно, поскольку еще нет достаточных данных.

Но мы явно уже ходим по краю сползания в дефицит бензина из-за сдутия экспортной подушки безопасности. В норме производство бензина в России должно на 10–15 процентов превышать внутренний спрос, нивелируя

логистические проблемы и пики спроса. Сейчас производство примерно равно спросу. Точные данные есть только у правительства, но со стороны, если не впадать в эмоции, это выглядит пока так.

В июле–сентябре ситуация может заметно ухудшиться, если продолжатся такие же интенсивные, как в мае–июне, удары по НПЗ и не удастся охладить сезонный рост спроса. В этих условиях многое зависит не только от военных и ремонтных бригад, но и от железнодорожников: хронические летние проблемы российского рынка бензина во многом связаны именно с недостаточной пропускной способностью железных дорог, для которых июль–сентябрь — период пиковой загрузки.

**— Какие оперативные меры по предотвращению бензинового кризиса уже приняты?**

— Ежегодные топливные кризисы в России — неординарное явление, в них есть по меньшей мере три составляющие. Для каждой нужны свои меры.

Первая и самая давняя — это логистика, прежде всего нехватка пропускных способностей железных дорог и долгие простои грузовых поездов в пиковые периоды спроса. Почему эту проблему годами, а по сути, уже десятилетиями не могут решить — отдельная большая и болезненная тема. Смягчить ее прямо сейчас пытаются путем повышения приоритетности перевозки нефтепродуктов и излюбленного в России «ручного управления». Но по-настоящему эффективных и быстрых решений, видимо, нет.

Вторая проблема — слабая заинтересованность нефтяных компаний поставлять топливо на внутренний рынок, поскольку экспорт для них объективно выгоднее. Возникла она в полный рост еще с 2018 года, после так называемого большого налогового маневра, то есть отмены экспортных пошлин на нефть и нефтепродукты и резкого роста внутрен-





ней стоимости нефти (немного огрубляя, она стала равна мировой). Был этот маневр нужен или нет — опять же непростая тема для отдельного разговора. Но факт в том, что рынок с тех пор все время лихорадит. И как только эту лихорадку с тех пор ни пытались лечить, никакой панацеи не нашли.

Начиная с 2023 года правительство стало просто временно запрещать экспорт. Чаще всего — экспорт бензина, реже и намного мягче — дизельного топлива, а с 1 июня 2026 года впервые и авиакеросина. Но такой силовой прием крайне болезнен для нефтепереработки и для доходов бюджета, и использовать его можно только в экстренных случаях и дозированно. Прямо сейчас под полным запретом (кроме стран ЕАЭС) экспорт бензина и авиакеросина и обсуждается возможность введения ограничений для дизельного топлива.

Наконец, третья проблема — это дефицит предложения. В мирное время он был связан почти исключительно с плановыми ремонтами НПЗ, если они неудачно накладывались друг на друга и совпадали с ростом спроса. Но Минэнерго со временем научилось гибко регулировать их график. С весны 2024 года к ним добавились все более частые удары дронов по НПЗ и нефтебазам. К маю 2026-го именно они стали основным вызовом.

Помимо очевидных военных мер всерьез купировать эту проблему можно только путем увеличения импорта и, что сомнительно, но доступнее, — легализации «бодяжного» бензина: сильно устаревшего экологического класса «Евро-3» или даже суррогатов, произведенных путем кустарного блендирования нефти с МТБЭ и другими присадками. На мой взгляд, последний путь тупиковый и по нему вообще не стоило даже начинать идти, но процесс пошел.

**— Насколько эффективным может быть разворачивание масштабного импорта бензина и дизельного топлива?**

— Правительство пошло в июне на беспрецедентную меру, обнулив ввозные таможенные пошлины и главное — фактически распространив на импорт нефтепродуктов демпферные выплаты. Это будет стоить бюджету больших затрат, но способно заметно увеличить поставки бензина из Белоруссии и, что пока еще экзотично, из Турции и Индии в европейскую часть России и из КНР — на Дальний Восток. В целом увеличение импорта — наиболее разумная и экономически естественная мера из всего, что можно предложить.

**— Импорт моторных топлив как-то регулируется?**

— Не то слово. Принимаются жесткие меры по контролю над качеством ввозимых нефтепродуктов и по отслеживанию всей закрывающей документации.

**— Требуется специальное разрешение от государства?**

— Да, импортер топлива должен быть включен правительством в специальный реестр уполномоченных организаций. Объем закупок также котируется ручным способом.

**— О каких объемах импортных поставок может идти речь и во сколько они нам обойдутся?**

— Я бы оценил потенциальный импорт в 200–300 тысяч тонн бензина в месяц. Больше вряд ли понадобится, да и ввезти будет сложно. В масштабах летнего спроса это соответствует пяти-девяти процентам месячного

потребления. Для сравнения: в мае 2026 года импорт белорусского бензина в Россию (в обычное время это единственный источник импорта) составил 59 тысяч тонн (плюс 18 процентов к апрелю).

Обойдется импорт примерно в 150–250 миллионов долларов в месяц.

**— Какие страны могут выступить в качестве продавцов нефтепродуктов в Россию?**

— Помимо Белоруссии, откуда поставки уже идут, это Азербайджан, Казахстан, Турция, Индия и Китай.

**Сильный рост топливных цен — выше 10% за неполные два месяца — удел 15 регионов из 89. Обе столицы резкого удорожания топлива толком еще не почувствовали**

**НЫНЕШНИЙ ЭПИЗОД ХАРАКТЕРИЗУЕТСЯ САМЫМ РЕЗКИМ РОСТОМ ЦЕН НА МОТОРНОЕ ТОПЛИВО ЗА ПОСЛЕДНИЕ ШЕСТЬ ЛЕТ**

**ТАБЛИЦА 1**

№ П/П	ПЕРИОД	ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ (МЕСЯЦЕВ)	ПРИРОСТ ЦЕН (В СРЕДНЕМ ЗА МЕСЯЦ, %)		
			ДИЗТОПЛИВО	АИ-95	ИПЦ
I	ОКТАБРЬ 2021 Г. — ФЕВРАЛЬ 2022 Г.	5	1,70	0,73	1,01
II	МАЙ 2023 Г. — СЕНТЯБРЬ 2023 Г.	5	2,26	1,85	0,49
III	АПРЕЛЬ 2024 Г. — ЯНВАРЬ 2025 Г.	10	0,85	0,93	0,84
IV	ИЮЛЬ 2025 Г. — ОКТЯБРЬ 2025 Г.	4	0,91	2,03	0,25
V	МАЙ 2026 Г. — ИЮНЬ 2026 Г.*	2*	3,50	3,40	0,49

\* ЭПИЗОД НЕ ЗАКОНЧЕН (В РАЗВИТИИ).

ИСТОЧНИК: РАСЧЕТЫ «МОНОКЛЯ» ПО ДАННЫМ РОССТАТА



Не стоит забывать, что открытие Ормузского пролива еще только начинается и дефицит в международной торговле нефтепродуктами сохраняется. Поэтому длинной очереди не будет. Казахстан, с которым ведутся переговоры, вряд ли поможет — он сам балансирует на грани дефицита и до ноября ввел запрет на экспорт. Основной расчет на Белоруссию.

**— Как быстро может быть развернут импорт бензина? Есть ли готовая инфраструктура поставок?**

— Уже разворачивается, но на оформление документов и саму доставку требуется несколько недель. Первый эффект станет заметен к середине июля, но в полной мере — к августу.

## **Отпускать цены слишком рискованно**

**— Как вы оцениваете радикальную идею полной либерализации розничных цен на моторное топливо и отказ от демпферного механизма?**

— Идея не кажется уже такой радикальной. В условиях реальной угрозы дефицита предложения государственное субсидирование спроса на моторные топлива выглядит действительно парадоксально. Но важны подробности.

На российском рынке используют сразу два механизма субсидирования, и их стоит рассматривать отдельно. Первый — это упомянутый вами демпфер, то есть защита внутренних оптовых цен от скачков экспортных цен и заодно механизм, стимулирующий ВИНК продавать нефтепродукты внутри России, а не гнать всё на экспорт, когда мировые цены высокие.

В случае отмены демпфера внутреннее ценообразование попало бы в полную зависимость от экспортных цен: ценовые индикаторы Петербургской биржи превратились бы в зеркало экспортного паритета вкупе с его высокой волатильностью. И это сделает рынок нефтепродуктов еще и потенциальным генератором неконтролируемой рублевой инфляции.

Второй механизм — это искусственное сдерживание розничных цен путем договоренностей между правительством и ВИНК. В идеале какие бы скачки оптовых цен ни происходили на Петербургской бирже, цены на АЗС должны расти плавно, мелкими, пусть и еженедельными, шажочками. В течение года компании свое отыгрывают за счет того, что розничные цены растут почти всегда, в том числе когда оптовые цены сезонно падают. То есть, по сути, это механизм сглаживания сезонных колебаний цен и заодно способ для регулирующих органов держать руку на инфляционном пульсе.

Собственно, сильный проинфляционный эффект — главная и небеспочвенная страшилка отказа от обоих механизмов субсидирования, учитывая, что цена топлива защита, по сути, во все потребительские товары. Пугают, конечно, и социальные последствия.

Надо сказать, что рост цен на самом деле невыгоден и нефтяным компаниям, поскольку подрывает долгосрочный спрос. Хотя экспорт обычно выгоднее, внутренний

рынок все равно для компаний важен. А бензин по 90–100 рублей за литр — это прямой путь к ускоренной электрификации и газификации транспорта. «Газпром» давно об этом, к слову, мечтает.

Поэтому я не верю, что власти решатся в обозримой перспективе на одномоментный, шоковый отказ от субсидирования спроса. Более предпочтительным и вероятным выглядит постепенное его сворачивание, растянутое на годы. Но для того, чтобы начать этот путь, нужно уверенно контролировать общую инфляцию, до чего пока, видимо, еще далеко.

## **Постскриптум**

В прошлую среду, 24 июня, Госдума приняла во втором и третьем чтениях поправки в Налоговый кодекс, которые призваны стимулировать обеспечение внутреннего рынка России бензином и поддержать НПЗ, пострадавшие от украинских атак.

Основных новелл две. Первая — стимулирование упрощенной технологии производства высокооктанового бензина, о чем упоминает Алексей Белогорьев в своем интервью, как о вынужденной, стратегически тупиковой мере. Речь идет о том, что малые и средние НПЗ, а также нефтебазы, производящие высокооктановый бензин путем смешения прямогонного бензина с другими компонентами, смогут воспользоваться налоговыми льготами (они получают налоговый вычет по акцизу на тот объем сырья, который пошел на создание бензина; иначе им бы пришлось платить акциз дважды: сначала за прямогонный, а затем на высокооктановый бензин).

Эти производители также смогут получать демпфер.

Вторая важная новация — демпфер смогут получать импортеры бензина. До сих пор он распространялся только на поставки с белорусских НПЗ. Демпфер рассчитывается из разницы между установленной государством на год для внутреннего рынка индикативной оптовой ценой топлива и его экспортной стоимостью. Для российских НПЗ результат умножается на коэффициент 0,68. Для импортного бензина из стран ЕАЭС будет применяться коэффициент 0,9. Для поставщиков из других стран вводится отдельная формула расчета, основанная на индикативной цене бензина на индийском рынке с учетом затрат на логистику.

Применение демпфера к импортному бензину позволит нивелировать разницу в стоимости между ним и отечественным топливом. В противном случае поставки из стран дальнего зарубежья могут спровоцировать новый скачок цен на бензин в опте и рознице.

Все изменения, связанные с дополнительным обеспечением топливом внутреннего рынка, будут распространяться на правоотношения, возникшие с 1 июня 2026 года, а по модернизации нефтеперерабатывающих заводов — с 1 января 2026 года. ■

**Алексей Белогорьев: «Я не верю, что власти решатся в обозримой перспективе на одномоментный, шоковый отказ от субсидирования спроса»**



ВСЕ НПЗ РОССИИ				ТАБЛИЦА 2			
НПЗ	МАКРОРЕГИОН	СУБЪЕКТ РФ	ВЛАДЕЛЕЦ	МОЩНОСТЬ ПЕРВИЧНОЙ ПЕРЕРАБОТКИ (МЛН Т)	ПЕРВИЧНАЯ ПЕРЕРАБОТКА В 2023 Г. (МЛН Т)	ПРОИЗВОДСТВО ДИЗТОПЛИВА В 2023 Г. (МЛН Т)	ПРОИЗВОДСТВО АВТОБЕНЗИНА В 2023 Г. (МЛНТ)
«Киришнефтеоргсинтез» (КИНЕФ)	Северо-Запад	Ленинградская обл.	«Сургутнефтегаз»	20,1	17,7	6,7	2,3
«НоваТЭК – Усть-Луга»	Северо-Запад	Ленинградская обл.	«НоваТЭК»	7,0	7,0	0,1	–
«Ярославнефтеоргсинтез» (ЯНОС)	Центр	Ярославская обл.	«Славнефть» (СП «Роснефти» и «Газпром нефти»)	15,0	15,0	4,0	2,4
Московский НПЗ	Центр	Москва	«Газпром нефть»	12,1	11,7	3,3	2,6
Рязанская НПЗ	Центр	Рязанская обл.	«Роснефть»	17,1	12,7	3,6	2,8
«ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез» (НОРСИ)	Центр	Нижегородская обл.	«ЛУКОЙЛ»	17,0	15,8	5,5	4,9
Марийский НПЗ (МНПЗ)	Центр	Марий Эл	«Балчуг-Петролеум» (независимый)	1,5	0,8	–	–
«Танеко»	Поволжье	Татарстан	«Татнефть»	16,2	17,0	8,5	2,5
ТАИФ-НК	Поволжье	Татарстан	ТАИФ («Сибур»)	7,3	6,1	2,9	0,6
Куйбышевский НПЗ	Поволжье	Самарская обл.	«Роснефть»	7,0	3,7	1,2	0,6
Новокуйбышевский НПЗ	Поволжье	Самарская обл.	«Роснефть»	8,8	7,1	1,9	1,3
Сызранский НПЗ	Поволжье	Самарская обл.	«Роснефть»	8,5	5,0	1,8	1,0
Саратовский НПЗ	Поволжье	Саратовская обл.	«Роснефть»	7,0	4,7	1,6	0,9
Волгоградский НПЗ	Поволжье	Волгоградская обл.	«ЛУКОЙЛ»	14,5	13,5	6,8	2,0
Астраханский ГПЗ	Поволжье	Астраханская обл.	«Газпром»	4,0	1,6	0,5	0,7
Новошахтинский ЗНП	Юг	Ростовская обл.	«Юг Энерго» (независимый)	5,6	4,8	–	–
Туапсинский НПЗ	Юг	Краснодарский край	«Роснефть»	9,0	9,3	3,3	–
Ильский НПЗ	Юг	Краснодарский край	КНГК-ИНТЦ (независимый)	6,6	5,3	–	–



ВСЕ НПЗ РОССИИ				ПРОДОЛЖЕНИЕ			
НПЗ	МАКРОРЕГИОН	СУБЪЕКТ РФ	ВЛАДЕЛЕЦ	МОЩНОСТЬ ПЕРВИЧНОЙ ПЕРЕРАБОТКИ (МЛН Т)	ПЕРВИЧНАЯ ПЕРЕРАБОТКА В 2023 Г. (МЛН Т)	ПРОИЗВОДСТВО ДИЗТОПЛИВА В 2023 Г. (МЛН Т)	ПРОИЗВОДСТВО АВТОБЕНЗИНА В 2023 Г. (МЛНТ)
Афипский НПЗ	Юг	Краснодарский край	«Сафмар» («ФортеИнвест»)	6,3	6,6	–	–
Ново-Уфимский НПЗ («Новойл»)	Урал	Башкортостан	«Роснефть» («Башнефть»)	7,1	5,4	1,7	0,7
«Уфанефтехим»	Урал	Башкортостан	«Роснефть» («Башнефть»)	9,5	6,7	2,4	1,0
Уфимский НПЗ	Урал	Башкортостан	«Роснефть» («Башнефть»)	7,5	3,3	2,2	1,6
«Газпром нефтехим Салават»	Урал	Башкортостан	«Газпром»	10,0	6,5	2,3	1,5
«Пермьнефтеоргсинтез» (ПНОС)	Урал	Пермский край	«ЛУКОЙл»	13,1	12,5	5,5	1,7
Ухтинский НПЗ (УНП)	Урал	Коми	«ЛУКОЙл»	4,2	2,4	0,9	0,4
«Орскнефтеоргсинтез»	Урал	Оренбургская обл.	«Сафмар» («ФортеИнвест»)	6,0	4,5	2,2	0,8
Антипинский НПЗ (ТНПЗ)	Западная Сибирь	Тюменская обл.	«Русинвест» (независимый)	7,5	5,3	2,6	0,5
Сургутский ЗСК	Западная Сибирь	ХМАО	«Газпром»	12,0	4,0	0,8	1,4
Омский НПЗ	Западная Сибирь	Омская обл.	«Газпром нефть»	22,0	21,3	8,1	5,1
Яйский НПЗ	Западная Сибирь	Кемеровская обл.	«НефтеХим-Сервис» (независимый)	3,3	3,2	0,3	0,6
Ачинский НПЗ	Восточная Сибирь	Красноярский край	«Роснефть»	7,5	6,3	1,9	0,9
Ангарская НХК	Восточная Сибирь	Иркутская обл.	«Роснефть»	10,2	9,2	2,3	1,3
Хабаровский НПЗ	Дальний Восток	Хабаровский край	ННК	5,0	4,7	1,0	0,6
Комсомольский НПЗ	Дальний Восток	Хабаровский край	«Роснефть»	8,5	4,7	1,0	0,5
Прочие (мини-НПЗ)	–	–	–	11,5	9,5	1,3	0,9
Всего				335,5	275,0	88,1	43,9

ИСТОЧНИК: ИНСТИТУТ ЭНЕРГЕТИКИ И ФИНАНСОВ ПО ДАННЫМ ЦДУ ТЭК, МИНЭНЕРГО РОССИИ И ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ