



1 января 2011 года бензин Евро-2 был выведен из оборота и заменен топливом более высокого качества. Вопреки опасениям, бензин Аи-92, изготовленный по более высоким нормам, не нанес вреда старой автотехнике, чего тогда многие опасались. Скачка цен также не случилось. А министерство природных ресурсов и экологии России с радостью отметило снижение выбросов в атмосферу загрязняющих веществ на фоне общего роста числа машин. Увы, радость оказалась преждевременной - с приближением сезонного роста потребления топливный рынок начало лихорадить, а к лету запасы бензина на многих нефтебазах закончились. Правительству пришлось в экстренном порядке вносить поправки в Техрегламент, вернув Евро-2 право на существование. Это позволило насытить рынок топливом, пусть и низкосортным.

Сегодня ситуация, можно сказать, изменилась к лучшему. За минувшие два года многие отечественные НПЗ успели пройти модернизацию, перейдя на выпуск высококласных бензинов Евро-3, Евро-4 и Евро-5. И сейчас, по оценкам специалистов, из баланса будет выведено всего лишь около миллиона тонн некачественного бензина. В то же время суммарно нефтеперерабатывающие заводы России производят сегодня 36-37 млн. тонн бензина в год: таким образом, речь идет примерно о 3% топливного рынка. И, вне зависимости от того, из какого источника будет закрыт ожидаемый дефицит, такой объем не способен существенно повлиять на рынок – не вызовет ни кризиса, ни сколь-нибудь существенного скачка цен. Откровенно говоря, гораздо сильнее на уровень цен воздействует запланированное грядущее повышение акцизов.

Впрочем, нет добра без худа: по мнению автомобильного экспертного сообщества, нововведение все же грозит автовладельцам. Однако – с совершенно другой стороны...

Новая версия Техрегламента, хотя и запрещает продажу некачественного бензина, однако – то ли по недосмотру, то ли специально – никак не ограничивает его производство. Что, само собой, оставляет широкую лазейку для разного рода махинаций. Ведь, если миллион тонн некачественного горючего все же будет произведен, то ведь на землю его не выльют, верно? Вопрос лишь в том, куда оно в итоге попадет. И ответ вырисовывается однозначный: в наши же бензобаки, только под другим «именем».

Ведь выдать бензин одного экологического класса за другой очень просто. Собственно, достаточно закупить минимальную партию Евро-3, обзавестись под нее соответствующими документами – и путь свободен. А уж сколько бензина будет продано по этим документам, и что будет подмешано в конечный продукт – зависит лишь от «энтузиазма» того или иного автозаправщика. Поскольку серьезного наказания за это не предусмотрено, логично предположить, что такие нарушения могут стать популярными. По оценке Ростехнадзора, в России действует 40-50 тыс. АЗС. Уследить за таким количеством объектов очень сложно, а регулярно проверять характеристики бензина на них – практически невозможно.

Разумеется, что вероятность подобных махинаций в сетях АЗС известных крупных нефтяных компаний фактически исключена – хотя бы потому, что торгуют они фирменным бензином, а фирменные заводы отныне не выпускают топлива классом ниже Евро-3. Но тем больше простора для махинаций у частных, для которых вышеприведенных сдерживающих факторов не существует, а законных способов значительно снизить розничную цену на бензин – просто нет. Отсюда вывод: если продавец-частник предлагает дешёвое топливо – значит, он так или иначе «оптимизирует затраты» описанным выше способом. ... Как формируются цены на бензин? ...Можно ли получить бензин из воздуха? ...Почему дорожает бензин?

Причем, никаких гарантий, что на подмес идет все же более-менее пристойный Евро-2, нет. В стремлении сэкономить на частных заправках можно будет нарваться и на более «экзотическую» смесь – что-то вроде продукции кавказских подпольных заводов, которую и к бензину-то можно отнести лишь условно. А уж какая марка бензина будет указана на вывеске частника – зависит, опять же, только от его фантазии. Никакой связи с реальным содержанием бензоколонки этот «бренд» иметь не будет.

Где же выход? Возможно, в будущем стоит запретить не только продажу, но и выпуск некачественного топлива в принципе.

- В России такие вопросы надо решать радикально, оставить, может быть, возможность производства какого-то количества для специальных целей, например, для армии, но не для экспорта, - считает председатель Комитета Госдумы РФ по энергетике Иван Грачев.

Остается надеяться также, что государство возьмет под свой контроль всю без исключения продукцию НПЗ и нефтебаз, которая отправляется на продажу. Благо, что сделать это все же легче, чем «шерстить» все бензоколонки подряд: нефтеперерабатывающих заводов в России меньше трех десятков, что облегчает функции контроля над качеством топлива.

Но это все, так сказать, грандиозные планы на будущее. А миллионам обычных автовладельцев, «одаренных» недоработанным законом, придется искать выход из ситуации уже сейчас, меньше чем через неделю. И очевидно, что верное решение тут одно: внимательнее подходить к выбору АЗС. Отдавать предпочтение проверенным брендам крупных компаний, пусть продаются они не по демпинговым ценам. Ибо погоня за дешевизной в неожиданно нахлынувшем море контрафакта может и будет означать лишь одно – проблемы с двигателем вашего авто, а то и потерю его.

[Аргументы и факты](#)