

ГРАНИ ВРЕМЕНИ

Заправился и заглох навсегда

Мумин Шакиров

менее минуты назад



Коллаж: бензиновый кризис в России

Из-за бензинового кризиса Россия снижает стандарты качества топлива. Что ждет автомобилистов?

Настоящий материал (информация) произведен, распространен и(или) направлен иностранным агентом Шакировым Мумином Шакировичем, либо касается деятельности иностранного агента Шакирова Мумина Шакировича. 18+

"Страна-бензоколонка" превратилась в автостоянку. Причина не только в дефиците топлива, но и в разрушенной инфраструктуре и оборудовании, которое Россия не

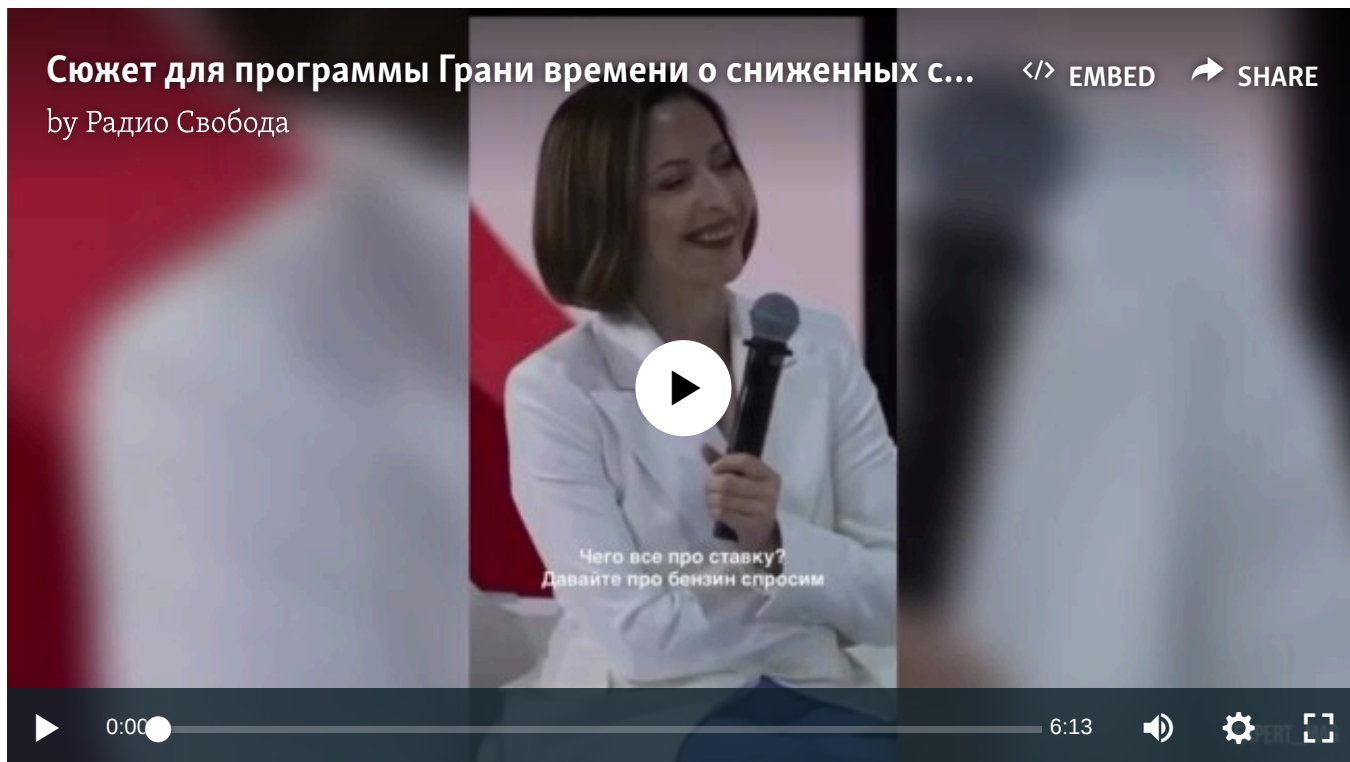
может ни восстановить, ни заменить. Так выглядит цена экономики, построенной на нефти и иллюзии собственного технологического могущества.

За весну и первую часть лета дроны ВСУ атаковали 7 крупнейших НПЗ страны. Выведены частично или полностью из строя ключевые заводы в Рязани, Кстово (Нижний Новгород), Москве – Капотня, Сызрани, Куйбышеве, Туапсе и Краснодарском крае. Два неатакованных НПЗ в Омске и Иркутске. А что осталось от хваленой российской нефтянки?

Борис Аронштейн, эксперт по нефти и газу: *" Омский и Иркутский НПЗ входят в десятку крупнейших. Они поставляют на рынок от 12 до 15 миллионов тонн нефтепродуктов в год. Но этого количества едва-едва хватает для того, чтобы обеспечить нужды Дальнего Востока и Восточной Сибири. Кроме того, надо понимать, что логистика в России сильно устарела. Она подвергается тоже массированным атакам ВСУ. Нефтеналивных цистерн для железной дороги не хватает. Железная дорога работает с очень сильным напряжением. И российское правительство не озаботилось перестройкой логистической системы"*.

Кремль судорожно ищет, где перехватить горючего. Под видом гуманитарной помощи отправляют пятьдесят тысяч тонн из Казахстана. Нью-Дели скупает российскую сырую нефть за бесценок. Перерабатывает на своих заводах. И теперь, похоже, готов продать ее обратно. Но уже в виде бензина и втридорога. Но есть нюанс, все дико боятся вторичных санкций, особенно американских.

Цены растут, добыть бензин теперь сложно по всей России. Да и понять, что заливают в бак, невозможно. Люди процеживают горючее через чулок или после так называемого 95-ого везут автомобиль в сервис. Правительство разрешило ряду НПЗ до конца года оборот топлива по стандартам "Евро-3". Это устаревший экологический стандарт качества бензина с повышенным содержанием серы (до 150 мг/кг) по сравнению с современным "Евро-5". О том как россияне уже испытывают на себе последствия низкокачественного бензина в нашем сюжете:



Возможный возврат России к топливному стандарту "Евро-2" может обернуться серьезными последствиями для миллионов автомобилистов. Эксперты предупреждают: современные двигатели не рассчитаны на бензин с повышенным содержанием серы, а значит, экономия сегодня может обернуться дорогим ремонтом завтра.

Чем грозит этот технологический откат российскому автопрому и владельцам машин рассказывает предприниматель и автоблогер **Никита Небылицкий**:

– Скажите, какие автомобили пострадают сильнее всего? Новые иномарки, китайские машины или российские модели?

– Современные китайские двигатели, это так китайцы сами ничего не изобретают, это перелопаченные или не перелопаченные старые европейские двигатели. Более того, китайцы используют не самые удачные еще европейские двигатели. То есть, они стянули вот этот международный двигатель, который использовал Пежо и БМВ, ЕП-6, или ЕР-6, он называется. Честно говоря, буквы уже не помню. Эти двигатели турбированные. И что самое главное, так они изначально разрабатывались под высокие экологические нормы, они горячие. Потому что для того, чтобы выхлоп был чище, рабочая температура двигателя выше. И эти двигатели имеют рабочую температуру не 80, как раньше имели двигатели, а порядка 100. Ну, там по-разному, 98, 94, 100, ну, в общем, более горячие двигатели. Чем двигатель горячее, тем этот двигатель более склонен, во-первых, к детонации, а во-вторых, тем больше он повреждается от наличия в нем тетрадел-свинца. И, кстати, и серы тоже. Потому что это попадает в катализатор. Поэтому, я думаю, что в первую очередь закончатся современные европейские и современные китайские двигатели. Но так как в российских машинах, в общем-то, тоже есть катализатор, то они тоже закончатся просто чуть позже.

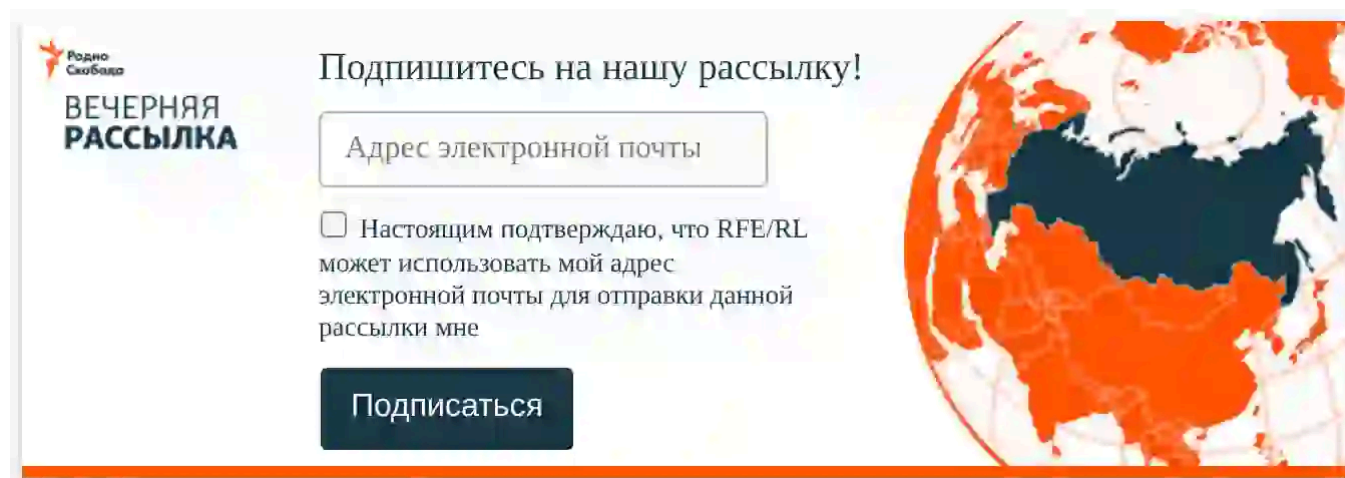
– При наличии плохого топлива?

– Совершенно не обязательно, что то топливо, которое будет продаваться на заправках, оно конкретно плохое. Потому что, как только возникает дефицит, ну, люди стараются каким-то образом этот дефицит восполнить. Чтобы было чем торговать. А у вас есть уверенность, что те люди, которые вам продают на каждой конкретной бензоколонке бензин, они вершина порядочности. И тем более, что доказать невозможно. Что именно из-за их бензоколонок вот это все произошло. Поэтому это рискованная история. Потому что, когда бензин начинает становиться дефицитным и невозможно достать его, начинают покупать не только на бензоколонках, но еще и на спекулянтов в том числе. И люди, которые на бензоколонках торгуют, они тоже, ну, они не вертикально интегрированные компании. Это конкретные люди. А конкретные люди, ну, имеют манеру, иначе бы теорем не было совершать мелкие и крупные преступления.

– Не имеет значения, дорогой автомобиль, который стоит 100-150 тысяч долларов или дешевый автомобиль, который стоит 20 тысяч долларов?

– Если вы про Жигули, то Жигули легче чинить. У него все запчасти есть. А вот китайскими запчастями проблема. Причем, ведь на самом деле бензином можно угробить и не какую-то одну конкретную часть двигателя. Например, если сера забила катализатор, через него плохо проходят выхлопные газы, он избыточно

нагревается. У него начинает лопаться керамическая структура, которая внутри. И противодавлением ее затаскивает обратно в цилиндры. То в этом случае ремонт, это может обозначать просто полная замена двигателя. То есть его таким образом можно угробить совсем.



Родно Слово

ВЕЧЕРНЯЯ РАССЫЛКА

Подпишитесь на нашу рассылку!

Адрес электронной почты

Настоящим подтверждаю, что RFE/RL может использовать мой адрес электронной почты для отправки данной рассылки мне

Подписаться

– А что с импортным бензином?

– Да, действительно, бензин можно купить в Китае и бензин можно купить в Индии. Бензин можно купить там частично в Беларуси, где он недорогой, а еще в Турции. Но ведь мы же с вами очевидно понимаем, что нефтеперегонный завод где-нибудь там, я не знаю, в Китае, он не будет для России делать цену отпускную ниже, чем он делает цену в Китае. Поэтому бензин этот будет очень дорогой. И опять же, нечистым на руку людям будет очень хотеться, продавая бензин, я не знаю, сколько он к тому моменту будет стоить, допустим, по 120 рублей за литр 95-го. Предположим, я не знаю, сколько он будет стоить. Ну, а чего бы его не разбавить вот этим прямогонным бензином в определенном количестве, который стоит дешево, и, соответственно, таким образом получить более низкую себестоимость и более высокую рентабельность при продаже. Поэтому этот риск до той поры, пока не нормализуется ситуация с, если она вообще когда-то нормализуется, с нефтеперегонными заводами, он будет всегда. И он будет только увеличиваться, этот риск, потому что вот этих самых нечистых на руку людей будет появляться все больше и больше, потому что соблазн очень велик в этой ситуации.

– Будет ли знать обыватель, когда ему в бак наливают Евро-2 или Евро-3?

– А как он это будет знать? Если в сертификате написано, что это Евро-3, ну тогда да. Но ведь мы же не знаем, соответствует бензин-сертификату или нет. Это нужно его постоянно, извините меня, дергать на экспертизу. А кто это будет делать, когда, извините, очередь стоит огромная и в канистры бензин не продают, а в руки дают. Там по 20, по 30 литров, а где-то даже по 10.

– Ваш совет автолюбителям. Вот теперь в этой ситуации как себя вести, чтобы машина осталась целая, двигатель работал?

– Пытаться заправляться на вертикально интегрированных компаниях и внимательно относиться к тому, что тебе продают. Но, знаете, эти вертикально интегрированные компании, ведь, во-первых, пойти различить, какая бензоколонка лукоиловская, какая профраншиза в этом лукоиле, это раз. Во-вторых, на них тоже люди работают, на этих бензоколонках, которые сетевые. И эти люди могут делать свой маленький гешефт. Поэтому тут непонятно какой совет дать. Ну нельзя машину современную заливать Евро-2, вообще нельзя. За один бак можно угробить мотор, прям реально за один бак, я не шучу.

– Может быть, машину надо поставить на парковку и переждать это время?

– Можно Жигули купить, он еще и расходует мало. Я имею в виду Жигули классические, не Ладу-гранду. В них нет никакого катализатора, дешево чинить, к ним в любом кооперативном магазине, хоть и плохие, но запчасти продаются.



Читайте Свободу в [Телеграме](#)



Сделайте Свободу приоритетным источником в [Гугл](#)



Установите Мобильное приложение
Радио Свобода



Мумин Шакиров

Этот контент также в категориях

Общество

Грани времени

Видео анонс

Экономика