

ЭКСПЕРТИЗА.СИБИРЬ

"Покупайте старенький "Жигуль". Как дефицит топлива в РФ убивает машины

16 июля 2026



АЗС в Краснодаре

В России **выросло** количество обращений в автосервис на фоне разрешения властей производить для внутреннего рынка бензин и дизельное топливо с повышенным содержанием серы, отклоняясь от стандарта "Евро-5". Эксперты говорят, что в сложившейся ситуации число таких жалоб будет и дальше расти.

"Этим бензином только бензопилы в деревне заправлять"

8 июля больше 20 машин почти одновременно заглохли после заправки на АЗС "Газпромнефти" в пригороде Красноярска Солонцы, **передавал** местный телеканал "ТВК". Жительница города **Светлана** (мы меняем имена собеседников по соображениям безопасности) рассказала Сибирь.Реалиям, что всегда заправлялась там по пути на работу и не ожидала подобных проблем.

– Машину увезли на эвакуаторе в автосервис, – говорит Светлана. – Я кидала в чатах клич с предложением объединиться, чтобы подать в суд на недобросовестного продавца, но никто, увы, не отозвался. Со слов мастера, в бензине была вода.

В компании "Газпром" после инцидента заявили, что произошел "технологический сбой, повлиявший на качественные характеристики бензина". Они пообещали компенсировать всем пострадавшим клиентам затраты на бензин и ремонт автомобилей.

– Мы сняли видео, когда сливали бензин и мутную воду, 1,5 литра с бака, отправили претензию в "Газпром нефть", пока не знаем результат, – говорит другая клиентка АЗС **Виктория**. – Пришлось делать ремонт топливной системы. Стоило это все нам: 33 тысячи – сервис и 2 тысячи – бензин.



Неработающая АЗС "Татнефти" в Казани

Наличие воды в баке может свидетельствовать о низком качестве топлива, подтвердил Сибирь.Реалиям сотрудник одного из красноярских сервисных центров **Петр**.

– За последние полтора месяца, когда все это началось, количество обращений значительно выросло, – говорит Петр. – Я бы сказал, на некачественное топливо стали жаловаться раза в три чаще. В основном, это проявляется в виде потери мощности двигателя, "троения" цилиндров, бывает, что мотор просто сам по себе перестает работать, либо тяжело запускается.

На плохое качество бензина жалуются и в других регионах России. Например, в Екатеринбурге водители [рассказали](#), что в июле после заправки на городских АЗС в автомобиле стал "загораться чек", машину начинало трясти, а диагностика показывала выход из строя форсунок, которые отвечают за впрыск топлива в систему. Количество жалоб в автосервисах города тоже выросло.

– У нас заправка есть на выезде, – рассказывает житель Новосибирска **Степан**. – Я там перестал заправляться, потому что качество отвратительное. Там жижка, ей только бензопилы в деревне заправлять. Расход сразу вверх летит, машина не едет, как будто сейчас встанет. Причем они ценник выставили больше 120 за литр 95-го. У них и очереди нет поэтому.

Водители из Ростова-на-Дону [жалуются](#), что после заправки некачественным бензином на корпусе автомобиля под баком остаются желтые разводы, которые невозможно отмыть. Жительница Пензы [рассказала](#), что заправилась по цене около 100 рублей за литр, а затем в бензине обнаружилась слизь неизвестного происхождения.

|"Падение качества будет продолжаться"

После разрешения отдельным НПЗ производить бензин с отклонениями от стандартов "Евро-5", доля серы в таком топливе составляет 150 мг на килограмм, что соответствует характеристикам более низкого экологического класса "Евро-3", от которого в России отказались более 10 лет назад. Для сравнения: в бензине класса "Евро-5" содержание серы равняется 10 мг на килограмм.

Между тем "Коммерсант" со ссылкой на источники [сообщил](#), что правительство готово разрешить реализацию топлива класса "Евро-2", от которого отказались еще в 90-е. Такое топливо содержит 500 мг серы на килограмм. Производить бензин "Евро-3" и "Евро-2" проще, поскольку для этого не нужны дорогостоящие системы очистки, которые выходят из строя после ударов ВСУ.



Удар по "Московскому НПЗ" в Капотне

"Старым двигателям ничего не будет"

По словам экспертов, использование топлива с высоким содержанием серы может вызвать многочисленные поломки: например, износ катализатора, отвечающего за очищение выхлопных газов, что в итоге может привести к поломке двигателя.

– Я думаю, что даже до официального разрешения использовать это топливо некоторые НПЗ явочным порядком уже это делали. Это же сделать довольно просто, понижение стандарта гораздо проще обеспечить, чем его повышение, – говорит эксперт по нефти и газу **Борис Аронштейн**.

Еще одним фактором ухудшения качества топлива может стать решение властей по строительству так называемых "мини-НПЗ". В июле строить такие объекты предложил глава Забайкалья Александр Осипов, а Владимир Путин идею поддержал: "чем шире сеть, тем сложнее нанести ей ущерб".

– Это убийственная совершенно вещь для рынка продавать топливо без вторичной переработки, – полагает Борис Аронштейн. – Если снижение экологического стандарта еще временно возможно, то создание этих мини-НПЗ и выпуск **прямогонного бензина** **i** – вещь откровенно странная. У такого топлива **октановое число** **i** – 50, 55, может быть, 60. Там практически нет **присадок, химическая нестабильность** **i**. Я даже не знаю, каково там содержание серы: если в "Евро-2" 500 мг на килограмм, то там может быть вообще уже тысяча. Это, если вы помните, практиковалось в Чечне в 90-е годы, во время Первой и Второй

чеченских войн, когда там воровали нефть из трубопроводов "Транснефти". И чуть ли не в каждом дворе у них были маленькие НПЗ – этот прямогонный бензин производили и продавали же российской армии.



Борис Аронштейн

По словам Бориса Аронштейна, переход на "Евро-2" или "Евро-3" поможет российским властям увеличить объем топлива на рынке на 7-10%, что не решит проблему дефицита целиком. Эксперт полагает, что единственным вариантом для стабилизации является отпуск цен, которые государство многие годы сдерживает.

– 70% производства нефтепродуктов сейчас приходится на государственные предприятия. Если бы цены сейчас отпустили, то я думаю, что бензин стоил бы 95, 100-120 рублей (к середине июля средняя цена бензина на российских заправках достигла почти 76 рублей за литр: АИ-92 стоил в среднем 72 рубля, АИ-95 – 78 рублей), но дефицит тут же бы исчез, – полагает эксперт. – Его просто будут меньше потреблять по более высоким ценам. В России потребление бензина, по сравнению с западными странами, где он стоит дорого, часто очень безответственное. В поездках на работу, можно, например, объединяться и сажать нескольких человек в машину. В США, скажем, есть специальные полосы на автомагистралях, где машины могут ездить, если там сидит больше двух человек. И там скорость движения гораздо больше. Есть масса способов экономить бензин. В России просто его используют, как хотят. Он был всегда относительно дешевым.

ВСУ продолжают удары по мощностям российских НПЗ, а по [данным](#) Reuters, производство бензина в России сейчас покрывает лишь 65% потребностей.

Региональные чиновники начали демонстративно ограничивать расход бензина, стараясь показать, что начали экономию с себя. В Забайкалье власти тестируют систему, которая позволит заправляться только при наличии мессенджера Мах.

Одним из наиболее наглядных признаков дефицита стала продажа бензина по QR-кодам. Речь идет не о новом способе оплаты, а о цифровом аналоге советского талона, с помощью которого распределяются ограниченные запасы топлива. В Севастополе (аннексированный Россией Крым) код, полученный через бот в мессенджере МАХ, закрепляется за конкретным автомобилем и маркой топлива. Он позволяет заправиться в течение трех дней с момента выдачи, но строго в пределах установленного лимита – сейчас он составляет 20 литров на машину раз в неделю.

Похожую систему начали испытывать в Забайкалье: там водитель должен заранее выбрать АЗС, вид топлива и временной интервал, а повторно запросить код для того же автомобиля можно только через шесть дней. Власти Нижегородской области также объявили о подготовке аналогичного эксперимента по внедрению QR-кодов на пилотных территориях региона.



Автомобиль "Жигули"

В июле "Известия" сообщили, что на 10-30% вырос спрос на присадки, с помощью которых водители пытаются самостоятельно увеличить качество топлива.

– Обычный пользователь не может сам улучшить качество топлива – загрязнение топлива, серу, углеводороды удалить можно только в фабричных условиях.

Никакие дополнительные присадки ничего не дадут: машине придется ехать на том, что попало в бак на заправке, – говорит автомобильный эксперт **Алексей Мочанов**. – То, что продается некачественное топливо – очевидно, но пока назвать это системным сбоем сложно. Пока это отдельные истории из регионов, но топливо будет падать по всей стране и дальше, учитывая то, как уничтожаются мощности НПЗ, а также из-за решения властей по строительству так называемых "мини-НПЗ".

Из-за дефицита доля некачественного и суррогатного топлива в регионах может оказаться заметно выше, чем в столичных мегаполисах. В Москве и Петербурге на розничном рынке преобладают крупные вертикально интегрированные компании, располагающие собственными НПЗ и в первую очередь снабжающие свои сети. В регионах, напротив, традиционно велика доля независимых АЗС, зависящих от закупок на бирже и у сторонних поставщиков и потому первыми сталкивающимися с нехваткой ресурса. Борис Аронштейн в комментарии **Сибирь.Реалиям** допустил, что крупные игроки могут скупать значительные объемы бензина на бирже, используя дефицит для вытеснения независимой розницы и последующей монополизации рынка.

В такой ситуации выбор у региональных владельцев АЗС сужается: закрывать заправки либо искать топливо у новых и менее проверенных поставщиков. Это повышает риск появления в продаже нестандартных партий, суррогатных смесей и дешевого прямогонного бензина, особенно в небольших и удаленных населенных пунктах.

Бензин низших экологических классов в первую очередь губителен для автомобилей с турбированными двигателями, которые разрабатывались с учетом современных экологических стандартов, говорят эксперты. Это касается не только европейских, но и большинства китайских автомобилей, выпущенных в последние годы, [рассказал в интервью Радио Свобода](#) предприниматель и автоблогер **Никита Небылицкий**. Одним из возможных выходов для автомобилистов станет покупка отечественного автомобиля, не оснащенного современными датчиками, которые выйдут из строя. Такие машины смогут ездить на "Евро-3" продолжительное время, а в случае ремонта их будет легче чинить.

– Конечно, все это нанесет огромный удар по экологии, – говорит Алексей Мочанов. – Но это долгоиграющий эффект, который нам только предстоит оценить. Вероятно, скоро в воздухе будут находить такие соединения, о которых мы только в учебниках по химии читали. Что касается водителей – если есть необходимость и возможность купить автомобиль более низкого экологического класса, то, наверное, лучше это сделать. Если человек жизненно зависит от авто, то пусть купит старенький "Жигуль", пока цены на вторичном рынке не взлетели.

Этот контент также в категориях

Регионы

Экспертиза.Сибирь