

## «На бензин нужно вводить талоны»

Стоимость бензина на выходе с завода составляет всего 10 руб., на автозаправочных станциях им торгуют почти втрое дороже. Почему так происходит, объяснил президент Союза нефтегазопромышленников России Геннадий Шмаль.

**— Недавно вы совместно с руководством Российского союза химиков и Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков направили письмо Владимиру Путину, в котором изложили свое видение причин перебоев с топливом. Что вы написали главе правительства?**

— Я уверен, что топливные кризисы в нашей стране связаны исключительно с неумением организовать дело. Я имею в виду, к примеру, руководство Алтайского края, где ситуация была самая критичная весной этого года. Должен быть баланс производства и потребления всех видов моторного топлива в целом по стране и по каждому региону. Но, к сожалению, мы уже 20 лет не занимаемся составлением таких балансов. Хотя в свое время наша страна была в числе первых, кто широко использовал балансовый метод для управления всем народным хозяйством.

**— Но мы живем в рыночной экономике. Балансовый метод разве не изобретение советской власти?**

— Нет, и даже не Госплана СССР. Балансовый метод изобрел американский ученый русского происхождения Василий Леонтьев, за что получил в 1973 году Нобелевскую премию. Используя этот метод, мы знали, какова потребность страны в бензине, керосине, маслах. Сейчас же этого нет, и нет представления о том, сколько нужно оставить бензина в стране, а сколько отправить на экспорт. Поэтому повторюсь, проблема исключительно в управлении. Нужно обладать уникальным талантом, чтобы допустить топливный кризис в стране, которая добывает нефти больше всех в мире.

**— Но, согласитесь, это ведь не основная причина. Есть много вопросов к налоговой нагрузке, в целом к состоянию отрасли, да и к качеству бензина?**

— Да, есть большие проблемы с качеством. В той записке, которую мы направили премьер-министру, основное внимание было уделено состоянию нефтеперерабатывающей отрасли. Хочу отметить, что мы в числе самых худших. У нас, конечно, есть отдельные примеры успешной работы в этом направлении, но тем не менее Россия находится по качеству бензина на 67-м месте. Глубина переработки, которая у нас составляет около 70–71%, в развитых странах достигает 95–98%. Американцы из одной тонны нефти производят 400 л бензина, а мы — 140 л. Коэффициент Нельсона, принятый во всем мире показатель, дающий представление о сложности переработки нефти, в США составляет порядка 12 пунктов, в Европе — девять, а у нас — 4,3 пункта.

Еще в 2008 году мы приняли Технический регламент требований к моторным топливам. Так, в соответствии с ним мы уже давно должны были перейти на евро-3 и евро-4. Но и сегодня мы никуда не двинулись, по-прежнему 80% выпускаем бензина евро-0 и евро-2. Можно много говорить о кризисе, но у нас в принципе не строятся заводы. Из тех 28, что сейчас функционируют, большинство было построено до войны или по ленд-лизу (программа, по которой США передавали после второй мировой войны своим союзникам технику, стратегическое сырье, нефтепродукты. — «МН»). А тем временем китайцы строят уже 99-й НПЗ, у американцев их почти полторы сотни.

**— И какое вы предлагаете решение?**

— Нужна серьезная государственная целевая программа, и она, кстати говоря, была. Точнее, это была подпрограмма «Топливо. Энергия», но она приказала долго жить в 2006 году. Нужно воссоздать ее на основе предложений нефтяных компаний, потому как все НПЗ в стране принадлежат ВИНКом (вертикально интегрированные нефтяные компании. — «МН»). Нам нужно четко определиться, чего же мы хотим, — и компаниям, и государству. Потому как для нефтяной компании проще и выгоднее продать нефть не за рубеж и не ввязываться в реконструкцию НПЗ. Одна установка каталитического крекинга стоит \$500 млн, это даже для

крупной компании большие деньги, а окупится объект только через десять лет. Себестоимость добытой нефти в России \$5–6 за баррель, то есть \$45 за тонну, а НДС (налог на добычу полезных ископаемых) — \$100. Налоговая конструкция совершенно не стимулирует ни разработку месторождений, ни инвестиции в переработку. При этом финансисты говорят, что если дадим льготы, то получим выпадающие доходы. Но ведь если не дадим льготы, вообще не получим никаких доходов.

**— Эксперты говорят, что очередной топливный кризис может случиться уже нынешней зимой — акцизы на моторное топливо опять вырастут с 1 января.**

— Я не раз говорил, что должны быть какие-то ценовые индикаторы, например, есть смысл отталкиваться от цены килограмма хлеба. Если мы говорим, что сегодня булка стоит 20 руб., то бензин не может стоить дороже. Я считаю, что справедливая цена на бензин примерно 15 руб. Вот у нас сегодня моторное топливо выходит с завода по 10 руб. за литр. Все остальное — это транспортные расходы, прибыль нефтяной компании. И 60% — налоги. Но разве для населения это правильно? Да, в Европе бензин дороже, но и зарплаты там другие. Поэтому там они на топливо тратят 1–2% из своего семейного бюджета, у нас значительно больше — примерно 10%.

**— Как добиться, чтобы бензин стоил не дороже хлеба?**

— Государство должно регулировать цены на бензин. Кстати, многие страны этим занимаются.

**— Например?**

— Венесуэла.

**— Но ведь там дотируют производство бензина.**

— А это уже второй вопрос, мы тоже можем дотировать.

**— У нас более 50% доходов бюджета составляют нефтегазовые отчисления. Что будет с казной в этом случае?**

— Мы зарабатываем не на бензине, а на экспортных пошлинах на нефть, которые составляют \$350–400 за тонну, и на НДС. Это вопрос непростой, подход должен быть индивидуальным и к тем, кто ездит на «Мерседесе», и к тем, кто не может себе позволить заправлять автомобиль дорогим бензином. Я предлагаю дотировать людей с низким уровнем доходов. Нужно ввести талонную систему. Каждый человек заполняет декларацию, уровень доходов налоговым органам известен. Почему бы для пенсионеров не сделать ценовой уровень бензина не 30, а 18 руб.? И разницу государство будет выплачивать компаниям.

**— Вы с такими предложениями уже куда-то обращались?**

— Пока нет. Но разговоры с коллегами на эту тему ведутся.

Автор: Беседовала Ирина Кезик © Московские новости ЭКОНОМИКА, РОССИЯ 👁 2955 06.12.2011, 17:29  
👍 258

URL: <https://babr24.com/?ADE=100384> Bytes: 6130 / 6060 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

Автор текста: **Беседовала  
Ирина Кезик.**

## НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

---

Телеграм: @babr24\_link\_bot  
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

## ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

---

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

## КОНТАКТЫ

---

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь  
Телеграм: @bur24\_link\_bot  
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова  
Телеграм: @irk24\_link\_bot  
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская  
Телеграм: @kras24\_link\_bot  
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская  
Телеграм: @nsk24\_link\_bot  
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин  
Телеграм: @tomsk24\_link\_bot  
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

## ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

---

Рекламная группа "Экватор"  
Телеграм: @babrobot\_bot  
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

## СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

---

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)