

Почему наш бензин нам так дорог. И почему он так, черт возьми, воняет дерьмом?!

Нетрудно понять, почему мы решили написать статью о бензине. В Иркутске он дороже, чем в Магадане, куда его возят с нашей же Ангарской нефтехимической компании сперва по железной дороге, а потом танкерами. Жители Новоснежной и Мурино ездят заправляться в Бурятию, а Бирюсинцы – в Красноярский край.

А еще он воняет. Воняет так, что иногда кажется, будто в машине кто-то помер или страдает метеоризмом. О причинах двух этих странных явлений – наше небольшое расследование.

Вопрос о вонии.

«Мужики, никто не заправлялся сегодня в Смоленщине на «Крайсе»? Движок не тянет совсем», «ОМНИ – они старые бодяжники, к ним больше ни ногой», «Заправился на ЮКОСе, итог: дымит, троит, пердит и не едет». Такими или примерно такими сообщениями на иркутских автомобильных форумах никого не удивить: они появляются с завидным постоянством. Проблему качества топлива любой желающий может оценить на любом перекрестке города: подъедете поближе к выхлопной трубе впереди идущего автомобиля – и в нос вам ударит тяжелый запах дерьма (просим прощения у читателей за употребление этого слова, но более точно этот запах не передать). А, судя по тому, что в выступлениях иркутских автомобилистов фигурируют заправки практически всех крупных топливных сетей, – проблема эта общая для всех.

Определить, что именно чуют наши носы, когда мы наклоняемся к выхлопной трубе, несложно. Это сернистые соединения или, проще говоря, – продукты той самой серы, которая находится сперва в нефти, а потом и в бензине. Но вот как сера попадает в наши бензобаки – на этот счет существует три версии.

Версия первая. Бодяжно-газодобывательная.

Наша родная Иркутская область постепенно превращается в центр нефте- и газодобычи. А где нефть (а уж тем более - где газ), там и газовый конденсат. Сам по себе газовый конденсат лить в бак категорически не рекомендуется: не все то топливо, что горит. Но на то и существуют различные присадки и продвинутые бизнесмены, чтобы продукт не пропал.

Вообще-то, про газоконденсатную скважину в Усть-Удинском районе области давно говорят, что она стала «золотым дном» для бензинободяжников. Но нашлись эксперты, которые скептически оценивают эту версию. По их словам (и опираясь, видимо, на их же опыт) можно предположить, что бодяжить гораздо проще и дешевле прямогонный бензин или ТС-ку (топливо самолетное). А бодяга на основе газового конденсата – это удел несчастных казахов, а не продвинутых иркутян!

Версия вторая. Ароматически-углеводородная.

В стародавние времена бензин делали с использованием так называемых ароматических углеводородов (более известных как «ароматика»). Технология, прямо скажем, с подводными камнями, так что АНХК отказалось от нее еще в 1995 году. А по современным экологическим нормам использование ароматики и вовсе запрещено. Но нашелся человек (естественно, пожелавший остаться неназванным), который припомнил, что ароматику делал Ангарский завод полимеров, и вроде какие-то робин-гуды совсем недавно сперли ее в количестве 180 тонн. А если смешать 180 тонн украденной ароматики, например, с 600 тоннами прямогонного бензина (кстати, недавно совсем на территории АНХК нашли трубу, по которой его воровали), то можно получить некое вещество, очень похожее на 92 бензин. А уж вонять оно будет так, как может вонять только смесь ароматики и серы.

Версия правдоподобная, но сомнительная. Ведь чтобы ароматику где-то украсть, ее надо где-то сначала произвести, а на заводе полимеров контроль за продукцией гораздо строже, чем на НПЗ АНХК. Но, с другой стороны, врезок в трубы на заводе тоже не должно было быть, а они есть. Или точнее сказать – были.

Версия третья. Шахматно-катализаторная.

Это только в шахматах ход Е2-Е4 является самым простым. А вот в производстве бензинов перейти с экологической нормы «Евро-2» на норму «Евро-4» – это целое дело. АНХК на «Евро-3» перейдет только в 2009 году, если успеет достроить соответствующую установку на НПЗ. Бензин, производимый на АНХК, отдаленно соответствует нормам «Евро-2», а вот практически все современные автомобили уже соответствуют нормам «Евро-3» или «4». А «Евро-3» от «Евро-2» отличается содержанием серы более чем в 100 раз! И еще в «Евро-4» есть 22 добавки, улучшающие работу топлива, а в нашем бензине их нет ни одной. В общем, именно эту серу и приходится обезвреживать катализаторам современных автомобилей. А если учесть, что практически все продаваемые в Иркутске автомобили уже удовлетворяют требованиям стандарта «Евро-4», то становится ясно, что столкнуться с проблемой вони можно даже подкатившись сзади к какому-нибудь «Рено-Логан», а о более дорогих авто и говорить не приходится. Да и праворульные автомобили не отстают: при минимальных японских пробегах к нам авто приезжают еще с вполне работоспособными катализаторами. Тут-то они и приговариваются к обессериванию, пока не выйдут из строя.

Эту версию наши эксперты подтвердили. Один даже рассказал грустную историю про то, как купил он дорогое авто (стоимостью более 2 миллионов рублей), проехал километр-другой и поехал ругаться обратно к дилеру: вонь! А ему завели такое же авто и мгновенно доказали, что это не авто такое плохое, а бензин. Хорошо, говорит, что не успел сказать, где работаю – засмеяли бы. Так что сера в наши баки попадает легально – с бензином. А если вам все же довелось залить бодягу – приготовьтесь не просто к вони, а к двойной вони. Или ждите 2009 года – тогда бензин вонять перестанет. Наверное.

Вопрос о цене.

То, что цена на бензин в нашей области почти на 3 рубля дороже, чем в соседних регионах, уже давно не новость. Но внятных комментариев по данному вопросу тоже не видно: ни нефтяники, ни антимонопольщики не дают четкого ответа на вопрос «что же происходит с ценами?» Мне тоже было нелегко найти людей, которые бы смогли дать внятные пояснения. Я обращался к разным нефтяникам: и к представителям «Роснефти», и к представителям независимых бензиноторговцев. Говорить отказались все. В конце концов, разговорить удалось не первых лиц, но тоже компетентных людей. Причем оба выдвинули требование: фамилий не раскрывать, названий мест работы не выдавать. А в остальном, как обычно, есть несколько версий происходящего.

Версия первая. Ох уж эти нефтетрейдеры...

«Роснефть» – это святые люди. Вы не знали? Они денно и нощно пекутся о том, чтобы иркутские автолюбители получали бензин по самой низкой цене. А еще на этом рынке есть хищные независимые нефтетрейдеры. Они за копейку что хочешь сделают. Например, на торгах цену такую загнут, что все к ним вынуждены подтягиваться. В общем, это все они – исчадия «проклятых 90-х годов». Эти три рублика разницы в ценах полностью попадают в их карман, а «Роснефти» приходится только мириться с таким положением дел.

«Ты сам-то давно живого нефтетрейдера видал? Это в девяностые они ходили с высоко поднятой головой, а сейчас они перед людьми из «Роснефти» и голос подать не могут. Да за три рубля разницы в цене их быстрее перестреляют всех, чем дадут насладиться такими бабками. Точнее, посадят: не те сейчас времена, чтобы стрелять. Но ты про эту версию напиши – хоть посмеемся». Так коротко, но вполне понятно высказался один из работников «Роснефти». Присоединяемся к мнению эксперта: не тот нефтетрейдер теперича, что был давеча!

Версия вторая. Во всем виноваты инвалиды!

В нашей области действует замечательный Закон «О квотировании рабочих мест для инвалидов». И надо же такому случиться: все слепоглухонемые инвалиды оказались на высоких постах в антимонопольном комитете! Поэтому про высокие цены на бензин они просто не знают: ценники на бензин не видят, ругань водителей не слышат, а спросить не могут. В общем, беда. Но мы верим, что найдется сурдопереводчик, который раскроет этим людям правду о ценах на бензин, и тогда они мгновенно установят и накажут виновных! Быстрее бы уже....

И тут заговорил мой Внутренний Голос:

«Ну ты, Беспалов, и сволочь. Ты, конечно, прикалывайся, но совесть-то иметь тоже надо. Инвалидов не тронь! Так и напиши: бояться люди в антимонопольном заниматься ситуацией – это есть. А инвалидов не трогай: не по-божески это, не по-людски...»

Мнение ВГ совпало с общим мнением наших экспертов.

Версия третья. «Роснефте»-банкротная.

Если подходить к проблеме издали, то выглядит она так. «Роснефть» набрала кредитов на покупку бывших предприятий ЮКОСа. Занимали, не мелочась, и в основном у китайского правительства и китайских государственных нефтяных компаний. Теперь кредиты надо отдавать и оплачивать проценты по ним. А у кого проще всего взять денег, как не у собственных покупателей топлива внутри страны? Была разработана некая система торгов, которая называется «аукцион втемную». То есть «Роснефть» на проводимых ею торгах не называла первоначальной стоимости топлива. Стартовая цена на бензин предлагалась потенциальными покупателями. В конечном итоге самая высокая из предложенных цен становилась первоначальной на аукционе. А теперь представьте себе: сидит независимый нефтетрейдер и думает: «Сейчас не соглашусь с аукционной ценой – придется месяц вообще без топлива сидеть». Вы видели хоть одного нефтеторговца в здравом уме и светлой памяти, который согласится на месяц закрыть все свои заправки? Мы тоже не видели. Вот и платят все «Роснефти» по максимальным ценам. А уж «Роснефти» найти одного покупателя, который выставит максимально нужную для них самих цену – пара пустяков. В общем, не дураки сидят в «Роснефти»: они создали практически идеальную систему поднятия цен и сами вроде как в стороне - это же потребители сами цену задирают, а мы тут аж плачем – до чего хотим цену снизить! - но не можем.... Хотя есть тут предположение, что из трех рублей разницы в ценах один все же остается у нефтетрейдеров, а два уходят в «Роснефть», но правдивость этого утверждения может установить только проверка какого-нибудь следственного комитета, а когда она еще будет.... Кстати, есть у такой системы и побочный эффект. Таким образом выгодно «напрягать» лишь независимых нефтеторговцев. Они ведь, чтобы купить дорогой бензин, если нужно - и кредит возьмут. В Бурятии, например, смысла повышать цены нет: там торгует дочернее предприятие «Роснефти», получается, что одной рукой деньги с территории забираешь – другой тут же тратишь. Вот и радуются буряты дешевому бензину. Пока.

В пользу этой версии говорит и то, что «Роснефть» в прошлом году снизила стоимость процессинга для АНХК. То есть, нефти АНХК перерабатывает все больше, а получает денег за это все меньше. Разница в цене остается в московском офисе «Роснефти» и оттуда, надо полагать, попадает прямиком к китайским кредиторам. Хотя есть и исключения. Вот Монголия, например, все время получала топливо по цене на 20 процентов дороже, чем российские потребители, а теперь - на несколько процентов ниже. С чего бы это?.. Поговаривают, что с того самого: в Монголии сейчас в разгаре приватизация и таким образом «Роснефть» помогает российским компаниям добиться расположения монгольского правительства. А в остальном - всё для погашения долгов перед китайским правительством! А свои - перебьются, потерпят...

Наш источник из «Роснефти» сразу замахал руками – я мол, ничего не знаю, эти торги вообще темный лес, ничего говорить не буду. А нефтетрейдер долго показывал фотодетей в бумажнике и повторял: «Ну, про меня - ни слова, ладно?» Ладно. Верить или нет в последнюю версию – решайте сами.

Сергей Беспалов

Справка. Цена вопроса.

В Иркутской области зарегистрировано более 600 тысяч автомобилей.

Предположим, что регулярно ездит лишь 400 тысяч машин.

Средний расход топлива составляет 10 литров бензина на 100 км и

в месяц каждое авто проезжает 1000 км.

Бензин у нас на 3 рубля дороже, чем в Красноярске.

Итого: каждый месяц автолюбители иркутской области переплачивают за бензин $400\,000 \cdot (1000/100) \cdot 3 \cdot 10 = 120$ миллионов рублей.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Доставляем журнал "Иркутские кулуары" нашим читателям. Стоимость доставки 100 рублей. Телефон службы доставки: 8-964-1257227.

Весь номер журнала в формате PDF: <https://rubabr.com/kuluar/2.pdf>

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

ДРУГИЕ СТАТЬИ В СЮЖЕТЕ: ["ИРКУТСКИЕ КУЛУАРЫ"](#)

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

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](#)