

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

ТОПЛИВНЫЙ РЫНОК РОССИИ

Бензин, дизель и перенос издержек в экономику

*Что произошло с нефтепереработкой в 2026 году и почему
последствия двух основных видов топлива необходимо оценивать
раздельно*

Аналитический отчёт • 31 августа 2026 года

Подготовлено на основе официальной статистики и нормативных документов. Оперативные данные за август не являются итогом полного месяца.



Содержание

Резюме	4
1. Предмет и границы анализа	5
Использованные временные базы	5
2. Две траектории одного топливного шока	6
2.1. Динамика уровней цен	6
2.2. Когда произошёл основной скачок	7
2.3. Почему бензин и общий ИПЦ двигались по-разному	8
3. Производственный источник напряжения	8
3.1. Ухудшение выпуска	8
3.2. Что показывает агрегированный индекс	9
3.3. Дефицит мощности или дефицит доступности	9
4. Как шок проходит через рынок	10
4.1. Ценовая цепочка	10
4.2. Производитель, опт и розница	10
4.3. Региональная неоднородность	11
5. Биржевые продажи и государственное регулирование	12
5.1. Роль биржи	12
5.2. Изменение норматива	12
5.3. Экспортные ограничения	12
5.4. Демпфер	12
6. Экономические каналы бензина и дизеля	13
6.1. Автомобильный бензин	13
6.2. Дизельное топливо	13
6.3. Грузовые тарифы	14
6.4. Лаг переноса	14
7. Модель влияния дизеля на грузовой парк	15
7.1. Исходные параметры	15
7.2. Базовая экономика	16
7.3. Экономика на 24 августа	16
7.4. Оборотный капитал	17
7.5. Управленческий смысл	17
8. Прямой и косвенный вклад в инфляцию	18
8.1. Прямой эффект	18
8.2. Косвенный эффект	18

8.3. Влияние на ключевую ставку.....	18
9. Сценарии на 3–6 месяцев.....	19
9.1. Постепенная нормализация — базовый сценарий.....	19
9.2. Затяжное напряжение.....	19
9.3. Повторный шок.....	19
9.4. Индикаторы перехода между сценариями.....	20
10. Рекомендации для компаний.....	20
10.1. Применять релевантный топливный индекс.....	20
10.2. Закрепить формулу индексации.....	20
10.3. Управлять расходом, а не только ценой.....	20
10.4. Связать маржу и ликвидность.....	21
10.5. Использовать три ценовых сценария.....	21
Заключение.....	21
Методология и ограничения.....	22
Основные ограничения.....	22
Основные источники.....	22

Резюме

Контур	Ключевой показатель	Экономический канал
Нефтепереработка	-19,3% г/г в июле	Общий фон предложения
Бензин	+24,58% г/г на 24 августа	Домохозяйства и легковой транспорт
Дизель	+18,4% к концу 2025 года на 24 августа	Грузовая логистика, АПК, спецтехника
Общий ИПЦ	+0,01% за 18–24 августа	Итог всей потребительской корзины

Главный вывод. Одновременное ускорение цен бензина и дизеля на фоне резкого снижения агрегированного выпуска нефтепродуктов совместимо с шоком предложения, связанным в том числе с временной недоступностью части перерабатывающих мощностей. Открытые данные не позволяют количественно оценить дефицит предложения каждого продукта. Экономические каналы двух видов топлива различаются: бензин сильнее влияет на расходы домохозяйств, легковой транспорт и часть лёгких коммерческих перевозок; дизель является ключевым топливом для магистральной грузовой логистики, значительной части спецтехники и сельскохозяйственных работ.

Производственный фон. Выпуск агрегированной категории «кокс и нефтепродукты» снизился на 21,3% год к году в июне и на 19,3% в июле. Банк России связал снижение производства моторного топлива с внеплановыми ремонтами нефтеперерабатывающих заводов. Публичная статистика при этом не раскрывает отдельные натуральные объёмы выпуска бензина и дизеля, поэтому распределить производственный спад между двумя продуктами количественно невозможно.

Бензиновый контур. На 24 августа автомобильный бензин подорожал на 24,58% год к году и на 0,89% за неделю. Общий индекс потребительских цен за ту же неделю вырос лишь на 0,01%, поскольку рост бензина частично компенсировался сезонным снижением цен на овощи, фрукты и туристические услуги. Это расхождение характеризует структуру потребительской корзины, а не отсутствие топливной инфляции.

Дизельный контур. В июне дизельное топливо подорожало на 7,1% за месяц. К 27 июля его цена была на 8,1% выше уровня конца июня и на 20,1% выше конца 2025 года. В августе началась коррекция: к 24 августа дизель подешевел на 2,5% относительно июля, но оставался на 18,4% выше конца 2025 года. За неделю 18–24 августа снижение составило 0,03%, тогда как бензин подорожал на 0,89%. Следовательно, к концу августа ценовые траектории бензина и дизеля различались.

Воздействие на грузовые перевозки. Прямой расчёт экономики магистрального или регионального грузового транспорта основывается на дизельном топливе. Тарифы автомобильного грузового транспорта в июне были на 6,5% выше, чем годом ранее, но официальная статистика не позволяет выделить в этом росте вклад дизеля отдельно от заработной платы, ремонта, финансирования и загрузки.

Воздействие на бизнес. В модельном парке из 10 дизельных грузовых автомобилей повышение средней розничной цены дизеля с 75,83 рубля за литр 22 декабря до 88,40 рубля на 24 августа увеличивает месячные топливные расходы примерно на 189 тыс. рублей. При фиксированном тарифе операционная прибыль модельного парка снижается на 21,9%, а маржа — с 18,0% до 14,0%.

Инфляционный эффект. По оценке Банка России, прямой вклад удорожания моторного топлива в текущий рост потребительских цен составил около 0,3 процентного пункта в июне и ещё около 0,2 процентного пункта за первые две недели июля. Совокупный прямой и косвенный вклад в инфляцию 2026 года оценивается не более чем в 1,5 процентного пункта.

Базовый сценарий. На конец августа наиболее обоснованным представляется сценарий постепенной нормализации доступности топлива при сохранении цен на повышенном уровне. Его поддерживают снижение дизельных цен в начале и конце августа и уменьшение ценовых ожиданий транспортных предприятий. Против быстрого восстановления говорит сохраняющийся спад агрегированного выпуска нефтепродуктов и продление регулирующих мер.

1. Предмет и границы анализа

В обзоре рассматриваются три взаимосвязанных, но не взаимозаменяемых показателя:

1. **Производство кокса и нефтепродуктов** — агрегированный индекс промышленного выпуска. Он отражает состояние нефтепереработки в целом, но не показывает отдельную динамику бензина и дизеля.
2. **Автомобильный бензин** — розничный продукт, наиболее заметный для владельцев легковых автомобилей, такси, части курьерского и лёгкого коммерческого транспорта.
3. **Дизельное топливо** — основной топливный фактор для значительной части грузовых автоперевозок, сельскохозяйственной и строительной техники.

Такое разделение принципиально для оценки последствий.

Авторское замечание. Самая опасная ошибка в этой теме начинается с удобного слова «топливо». В статистике оно объединяет продукты, а в экономике бизнеса — разводит их по разным маршрутам. Бензин прежде всего затрагивает кошелек автомобилиста; дизель — экономику рейса, поля и стройплощадки. Если смешать эти контуры, получится эффектный, но бесполезный вывод.

Рост бензина непосредственно влияет на потребительские расходы и видимую населением инфляцию. Для анализа экономики грузового рейса релевантна динамика дизельного топлива. Для оценки общего инфляционного переноса используются оба продукта в составе моторного топлива.

Использованные временные базы

- **неделя к неделе** — краткосрочное изменение;
- **месяц к месяцу** — развитие ценового импульса;
- **к концу декабря** — накопленный рост с начала года;
- **год к году** — изменение к сопоставимой дате предыдущего года.

Показатели с разными базами приводятся отдельно. Августовские данные на 3 и 24 августа являются оперативными и не заменяют итоговый месячный индекс.

2. Две траектории одного топливного шока

2.1. Динамика уровней цен

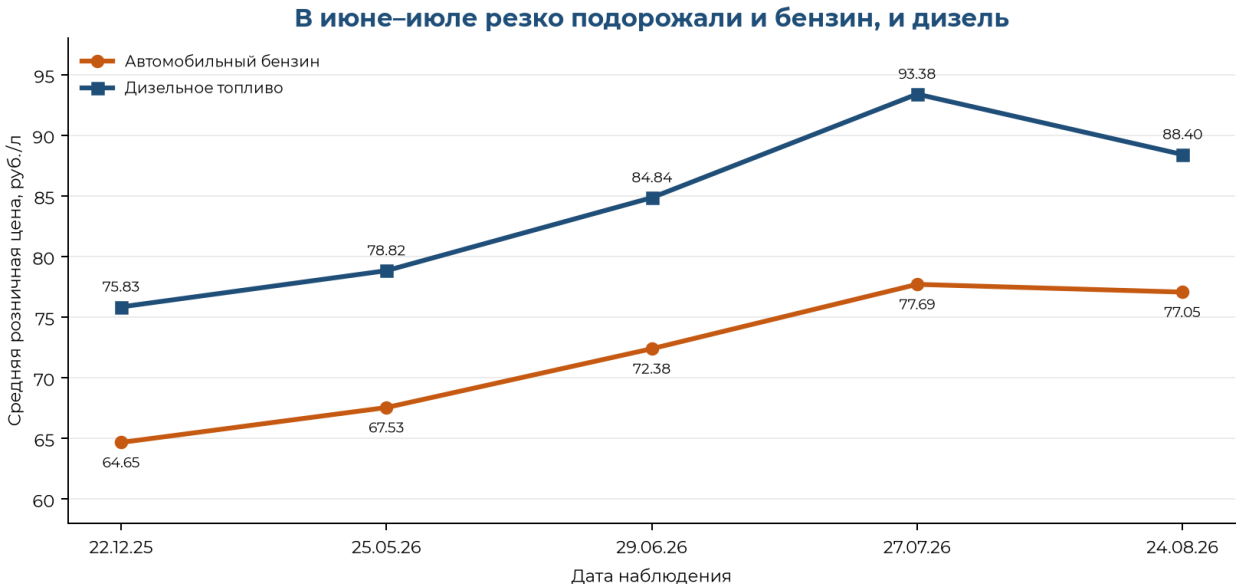


Рисунок 1. Сопоставимые средние розничные цены бензина и дизеля. Источник: Росстат.

Дата	Бензин, руб./л	Дизель, руб./л	Источник
22.12.2025	64,65	75,83	Росстат
25.05.2026	67,53	78,82	Росстат
29.06.2026	72,38	84,84	Росстат
27.07.2026	77,69	93,38	Росстат
24.08.2026	77,05	88,40	Росстат

Средние розничные цены Росстата показывают, что резкое повышение затронуло оба основных продукта.

Автомобильный бензин:

- 22 декабря 2025 года — 64,65 рубля за литр;
- 25 мая 2026 года — 67,53 рубля;
- 29 июня — 72,38 рубля;
- 27 июля — 77,69 рубля;
- 3 августа — 76,57 рубля;
- 24 августа — 77,05 рубля.

Дизельное топливо:

- 22 декабря 2025 года — 75,83 рубля за литр;
- 25 мая 2026 года — 78,82 рубля;
- 29 июня — 84,84 рубля;
- 27 июля — 93,38 рубля;
- 3 августа — 91,29 рубля;
- 24 августа — 88,40 рубля.

От 22 декабря до 24 августа средний уровень цен бензина вырос на 19,2%, дизеля — на 16,6%. Это производный расчёт по опубликованным уровням цен. Официальные индексы на 24 августа составили соответственно +19,4% и +18,4% к концу декабря. Разница между отношением средних цен и индексом связана с датами базового наблюдения, округлением, весами и индексной методологией; для статистических выводов приоритет имеют официальные индексы.

2.2. Когда произошёл основной скачок

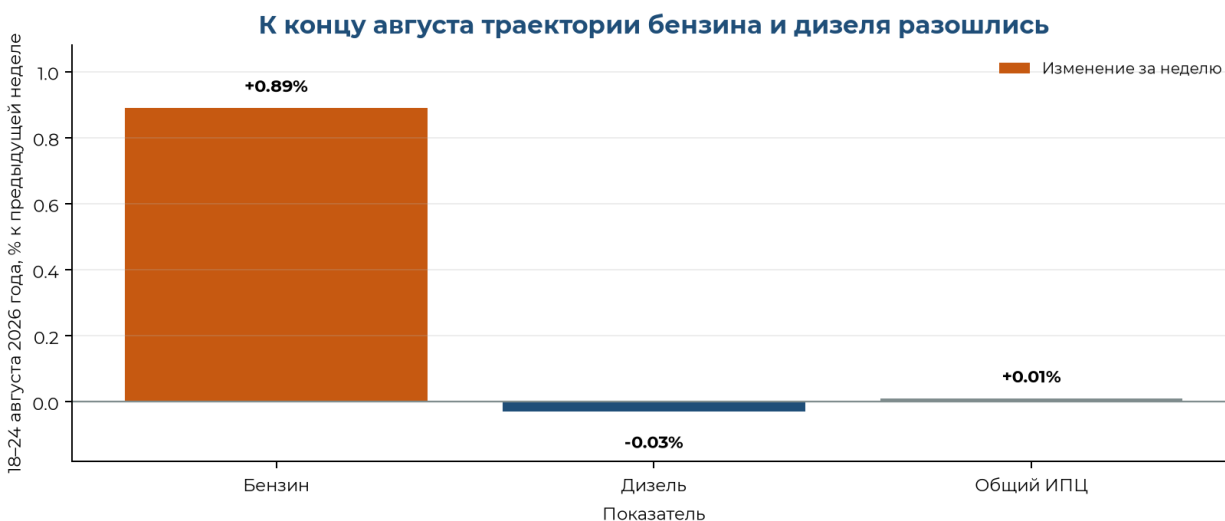


Рисунок 2. Недельная динамика на 24.08.2026. Источник: Минэкономразвития, Росстат.

До конца весны рост оставался относительно умеренным. Перелом произошёл в июне и июле.

Июнь 2026 года к маю:

- бензин: +6,9%;
- дизель: +7,1%;
- общий ИПЦ: +0,87%.

К 27 июля относительно конца июня:

- бензин: +6,4%;
- дизель: +8,1%.

С 28 июля по 3 августа:

- бензин: -1,1% за неделю;
- дизель: -1,6%.

С 18 по 24 августа:

- бензин: +0,89%;
- дизель: -0,03%;
- общий ИПЦ: +0,01%.

Таким образом, в июне–июле дизельный шок был не слабее бензинового. В августе дизель начал корректироваться, тогда как бензин сохранял положительную динамику.

Что здесь важно заметить. Перед нами не одна ценовая волна, а две траектории, которые сначала шли рядом, а в августе разошлись. Бензин снова ускорился, дизель начал корректироваться. Поэтому единый показатель «топливо» уже в конце августа скрывал больше, чем объяснял.

2.3. Почему бензин и общий ИПЦ двигались по-разному

На 24 августа бензин был дороже на 24,58% год к году, однако вся потребительская корзина за неделю выросла только на 0,01%.

Это объясняется тремя факторами:

- бензин занимает ограниченную долю общей корзины;
- недельный показатель сравнивает только две соседние даты;
- снижение плодоовощной продукции на 1,89% и услуг на 0,13% компенсировало часть роста непродовольственных товаров.

Почти неизменный недельный ИПЦ не означает отсутствия инфляционного давления в отдельных категориях. Он показывает итог разнонаправленного движения компонентов.

3. Производственный источник напряжения

3.1. Ухудшение выпуска

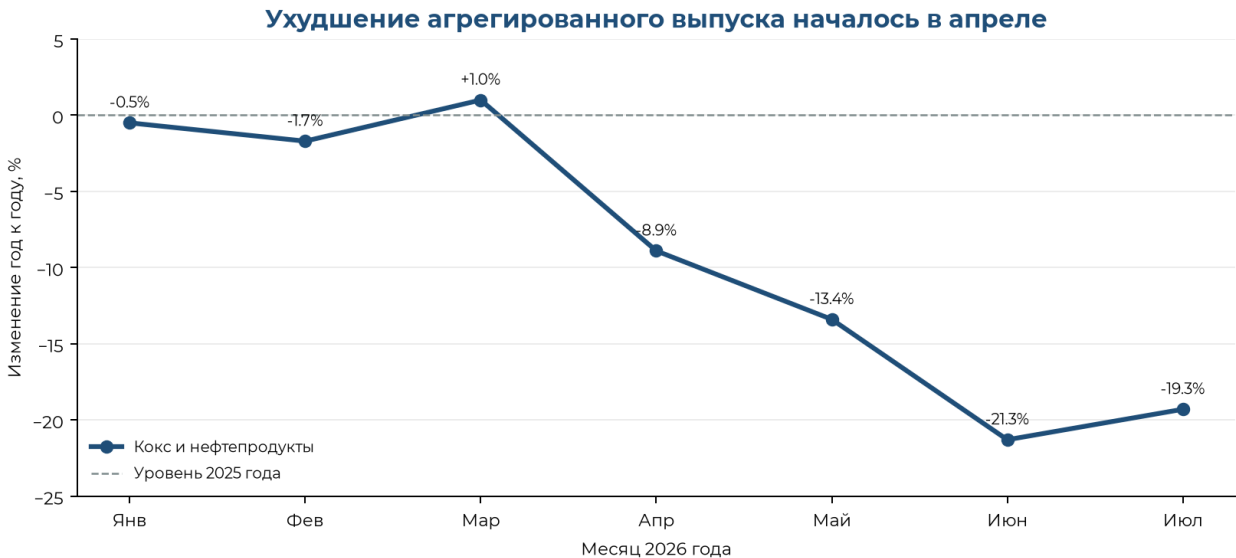


Рисунок 3. Агрегированный индекс выпуска. Источник: Росстат, расчёты Минэкономразвития.

Период	Кокс и нефтепродукты, г/г
Январь	-0,5%
Февраль	-1,7%
Март	+1,0%
Апрель	-8,9%
Май	-13,4%
Июнь	-21,3%
Июль	-19,3%
Январь-июль	-9,2%

До марта выпуск находился около прошлогоднего уровня. С апреля сокращение стало выраженным и достигло максимума в июне.

Банк России в июльском докладе «Региональная экономика» указывает, что производство моторного топлива снизилось вследствие внеплановых ремонтов НПЗ. В Основных направлениях денежно-кредитной политики изменение цен на нефтепродукты также связывается с временным выбытием части производственных мощностей.

3.2. Что показывает агрегированный индекс

Индекс подтверждает существенное ухудшение общего выпуска нефтепереработки. Он не позволяет определить:

- насколько изменилось производство бензина;
- насколько изменилось производство дизеля;
- какие конкретно НПЗ сформировали снижение;
- сколько тонн мощности было временно недоступно.

Росстат отдельно сообщает, что натуральные объёмы производства отдельных нефтепродуктов в открытом статистическом выпуске не публикуются.

3.3. Дефицит мощности или дефицит доступности

Стратегические документы Минэнерго исходят из способности российской переработки покрывать внутренний спрос. Энергетическая стратегия предусматривает:

- сохранение переработки не ниже 283 млн тонн в год;
- повышение выхода светлых нефтепродуктов с 64% до 72%;
- дальнейшую модернизацию НПЗ.

Напряжение 2026 года целесообразно связывать с временной недоступностью части мощности и ограниченной логистической гибкостью в отдельный период, а не с доказанной хронической нехваткой установленной мощности.

На фактическое предложение влияют:

- доступность технологических установок;
- график плановых и внеплановых ремонтов;
- начальные запасы;
- возможность межрегионального перемещения продукта;
- структура биржевых и адресных поставок;
- сезонный спрос;
- экспортная альтернатива.

В открытом доступе отсутствуют пообъектный график ремонтов, ежедневные запасы по регионам и объём выбывших мощностей. Это ограничивает точность факторной оценки.

4. Как шок проходит через рынок

4.1. Ценовая цепочка

Бензин и дизель передают шок в экономику по разным каналам

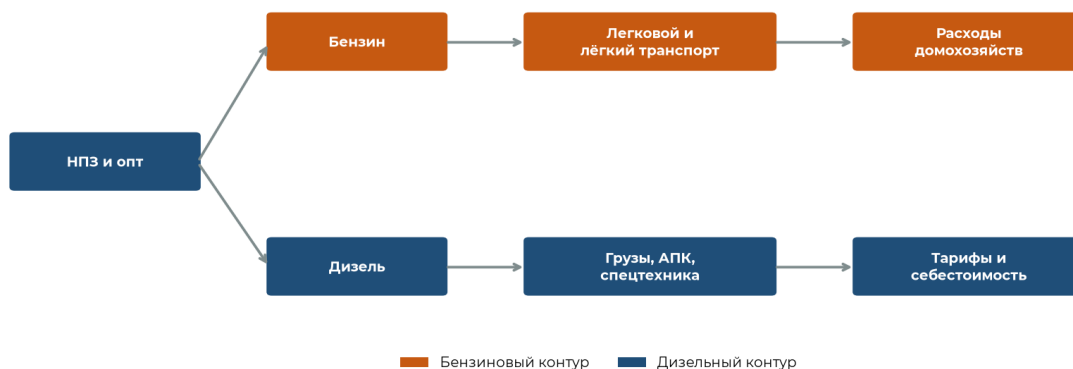


Рисунок 4. Раздельные экономические каналы бензина и дизеля. Схема составлена по результатам анализа.

Фактический перенос зависит не только от общей цены продукта, но и от базиса поставки, стоимости доставки, доступа к запасам, закупочного канала и рыночной силы покупателя.

4.2. Производитель, опт и розница

В июне цены производителей автомобильного бензина выросли:

- на 6,9% к маю;
- на 21,2% год к году;
- до 40 434 рублей за тонну в среднем.

Розничные цены бензина за тот же месяц увеличились:

- на 6,9% к маю;
- на 19,9% год к году;
- до 72,38 рубля за литр в среднем на конец июня.

Одновременный рост производителя и розницы согласуется с переносом производственного и оптового шока по цепочке. Для дизельного топлива официальная июньская статистика показывает рост розничной цены на 7,1% за месяц.

4.3. Региональная неоднородность

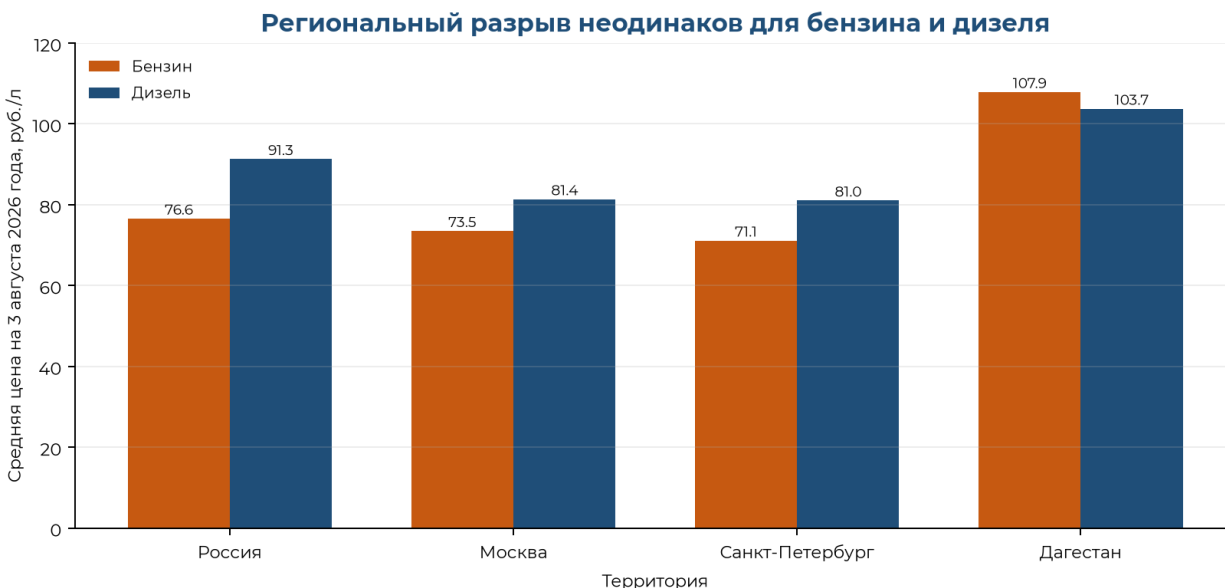


Рисунок 5. Средние цены на 03.08.2026. Источник: Росстат.

На 3 августа средние цены составляли:

- Россия: бензин 76,57 рубля за литр, дизель 91,29 рубля;
- Москва: бензин 73,49 рубля, дизель 81,37 рубля;
- Санкт-Петербург: бензин 71,13 рубля, дизель 81,03 рубля;
- Дагестан: бензин 107,87 рубля, дизель 103,74 рубля.

Цена бензина в Дагестане превышала среднероссийскую на 40,9%, дизеля — на 13,6%. Это расчёт по опубликованным уровням Росстата.

Региональный разрыв может отражать одновременно:

- расстояние до НПЗ и нефтебаз;
- доступность железнодорожной и автомобильной доставки;
- структуру локального спроса;
- ассортимент наблюдаемых АЗС;
- уровень конкуренции;
- временные ограничения поставок.

Региональная цена сама по себе не позволяет определить вклад каждого фактора, но подтверждает, что среднероссийский показатель недостаточен для бюджетирования конкретной компании.

Практический взгляд. Средняя цена по России подходит для статистики, но плохо подходит для бюджета конкретной компании. Автопарк заправляется не на «средней российской АЗС», а на определённом маршруте, у конкретного поставщика и с конкретной отсрочкой. География здесь способна изменить экономику сильнее, чем ещё один знак после запятой в федеральном индексе.

5. Биржевые продажи и государственное регулирование

5.1. Роль биржи

Биржевой рынок в условиях ограниченного предложения выполняет две функции:

- показывает цену свободно доступного продукта;
- распределяет часть объёма между независимыми покупателями.

При снижении свободного предложения биржевая цена может расти быстрее средней контрактной цены, поскольку отражает стоимость последнего доступного объёма.

5.2. Изменение норматива

На период с 1 июля по 31 декабря 2026 года минимальный норматив биржевой реализации высокооктанового бензина снижен с 15% до 10% производства. Для дизельного топлива норматив составляет 16%.

В установленный норматив разрешено включать адресные биржевые и внебиржевые поставки отдельным категориям покупателей в объёме до:

- 8 процентных пунктов по бензину;
- 13 процентных пунктов по дизельному топливу.

Таким образом, не менее 2% производства бензина и 3% производства дизельного топлива сохраняется для обязательной свободной реализации на биржевых торгах. Такой механизм поддерживает снабжение приоритетных потребителей, но может сокращать долю обезличенного предложения, непосредственно доступного независимым участникам. Снижение видимого биржевого объёма при этом не равнозначно снижению физического производства.

5.3. Экспортные ограничения

С 1 августа 2026 года правительство ввело временный запрет на вывоз отдельных видов топлива с предусмотренными исключениями. В конце августа часть ограничений была продлена.

Экспортное ограничение:

- снижает привлекательность внешней реализации;
- увеличивает потенциальный ресурс внутреннего рынка;
- позволяет направлять объёмы на восстановление запасов;
- не гарантирует немедленное поступление топлива на конкретную нефтебазу или АЗС.

5.4. Демпфер

Демпфер компенсирует нефтяным компаниям часть разницы между экспортной альтернативой и условной внутренней ценой при выполнении установленных условий.

Механизм поддерживает экономический стимул поставлять топливо внутри страны, но не устраняет физические ограничения:

- остановку технологической установки;
- нехватку вагонов и ёмкостей;
- региональный разрыв предложения;
- задержку восстановления запасов.

Демпфер является финансовым стабилизатором, а не резервом моторного топлива.

Структурная оценка. Государство может изменить направление товарного потока и экономические стимулы, но не может одним постановлением запустить остановленную установку, сократить плечо доставки или мгновенно восстановить региональные запасы. Поэтому регуляторные решения следует оценивать не по жёсткости формулировки, а по тому, появился ли физический продукт там, где он нужен.

6. Экономические каналы бензина и дизеля

6.1. Автомобильный бензин

Основной прямой канал бензина проходит через:

- владельцев легковых автомобилей;
- часть такси;
- часть курьерских и сервисных автопарков;
- лёгкий коммерческий транспорт с бензиновыми двигателями;
- малый бизнес, использующий легковые автомобили для продаж и обслуживания.

Экономический эффект проявляется в:

- увеличении текущих расходов домохозяйств;
- снижении располагаемого бюджета на другие покупки;
- росте стоимости поездки или выездной услуги;
- ухудшении маржи бензиновых автопарков при фиксированном тарифе;
- повышении наблюдаемой населением инфляции.

Состав парка различается по компаниям. Такси, последняя миля и лёгкий коммерческий транспорт могут использовать бензин, дизель, газ или электрическую тягу. Для построения и анализа их финансовой модели необходим фактический топливный микс.

6.2. Дизельное топливо

Дизель является более релевантным индикатором для:

- магистральных и региональных грузовых перевозок;
- значительной части средне- и крупнотоннажного транспорта;
- сельскохозяйственной техники;
- строительной и дорожной спецтехники;
- части железнодорожной и автономной энергетики.

Рост дизельной цены воздействует на экономику через:

- себестоимость рейса;
- тариф доставки;
- стоимость сельскохозяйственных и строительных работ;
- потребность в оборотном капитале;
- стоимость запасов топлива;
- закупочные цены производителей и торговли.

6.3. Грузовые тарифы



Рисунок 6. Грузовые тарифы, июнь 2026 года к июню 2025 года. Источник: Росстат. Диаграмма не является факторной оценкой влияния топлива.

В июне 2026 года тарифы автомобильного грузового транспорта были:

- на 0,3% выше мая;
- на 6,5% выше июня 2025 года;
- в среднем за первое полугодие на 6,6% выше аналогичного периода 2025 года.

Этот ряд подтверждает рост стоимости грузовых перевозок, но не позволяет определить, какая его часть вызвана дизелем. На тариф одновременно влияют:

- заработная плата;
- ремонт и шины;
- лизинг и стоимость финансирования;
- платные дороги;
- загрузка и пустой пробег;
- конкуренция;
- договорная структура.

Связь дизеля и тарифа должна оцениваться на уровне экономики конкретного рейса или контракта.

6.4. Лаг переноса

Скорость передачи топливного шока зависит от ценообразования:

- спотовый рынок способен реагировать в течение дней или недель;
- контракт с топливной оговоркой — по предусмотренной формуле и дате индексации;
- фиксированный годовой договор — при пересмотре или перезаключении;
- государственный контракт — в пределах правовых условий изменения цены;
- розничная торговля — после прохождения топлива через поставщика и логистику.

Если тариф зафиксирован, рост дизеля сначала снижает маржу перевозчика. Если тариф индексируется, издержка переходит к заказчику и далее — в стоимость товара или услуги.

Главный управленческий вывод. Важно не только то, насколько вырос дизель. Важнее, кто и на каких условиях финансирует этот рост до следующего пересмотра тарифа. Один и тот же ценовой шок для компании с еженедельной индексацией и для перевозчика с годовым фиксированным договором — это две совершенно разные экономики.

7. Модель влияния дизеля на грузовой парк

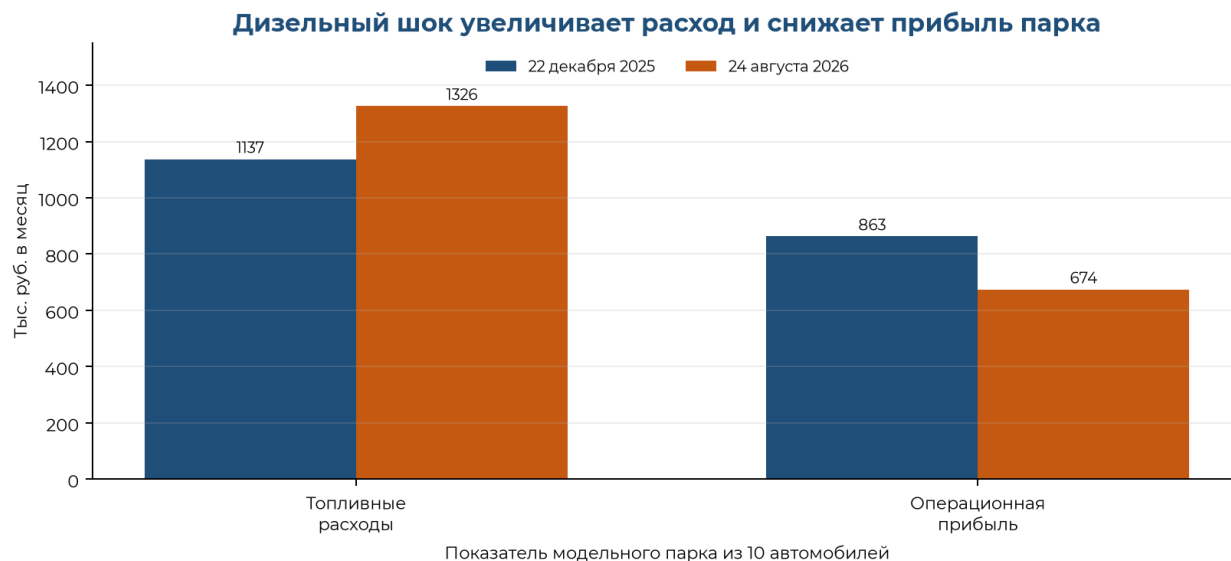


Рисунок 7. Расчётная модель парка из 10 дизельных автомобилей. Средние цены Росстата; прочие параметры являются модельными. Изменение цены рассчитано как отношение средних уровней, а не как индекс ИПЦ.

Показатель	22.12.2025	24.08.2026	Изменение
Цена дизеля, руб./л	75,83	88,40	+16,6%*
Топливо на рейс, руб.	5 687	6 630	+943
Топливо в месяц, руб.	1 137 450	1 326 000	+188 550
Операционная прибыль, руб.	862 550	674 000	-21,9%
Операционная маржа	18,0%	14,0%	-3,9 п.п.

Ниже представлена расчётная модель, а не фактическая экономика конкретной компании. Средние розничные цены Росстата используются как единый публичный ориентир; фактическая коммерческая цена автопарка может отличаться из-за топливных карт, скидок, оптовой закупки и региона.

7.1. Исходные параметры

- парк: 10 дизельных грузовых автомобилей;
- рейсов на автомобиль: 20 в месяц;
- всего рейсов: 200;
- пробег одного рейса: 300 км;
- расход дизеля: 25 литров на 100 км;
- расход на рейс: 75 литров;
- месячное потребление: 15 000 литров;
- выручка рейса: 24 000 рублей;
- месячная выручка: 4,8 млн рублей;

- базовая цена дизеля: 75,83 рубля за литр на 22 декабря 2025 года;
- текущая контрольная цена: 88,40 рубля на 24 августа 2026 года.

7.2. Базовая экономика

При цене дизеля 75,83 рубля:

- топливо на рейс: 5 687 рублей;
- топливо в месяц: 1 137 450 рублей;
- остальные операционные расходы: 2,8 млн рублей;
- операционная прибыль: 862 550 рублей;
- операционная маржа: 18,0%.

В остальные расходы модельно включены оплата водителей, техническое обслуживание, шины, платные дороги, лизинг или амортизация, страхование, диспетчеризация и администрация.

7.3. Экономика на 24 августа

При цене дизеля 88,40 рубля:

- топливо на рейс: 6 630 рублей;
- топливо в месяц: 1 326 000 рублей;
- дополнительный расход: 188 550 рублей в месяц;
- операционная прибыль: 674 000 рублей;
- операционная маржа: 14,0%;
- снижение прибыли: 21,9%.

Для сохранения исходной прибыли при неизменном количестве рейсов месячная выручка должна вырасти минимум на 188 550 рублей, или на 3,93%. Реальная необходимая индексация может быть выше, если одновременно растут другие расходы или повышение тарифа снижает объем заказов.

Цифра, которую легко недооценить. В модели достаточно повысить выручку на 3,93%, чтобы компенсировать подорожание дизеля. Но если тариф оставить неизменным, компания теряет 21,9% операционной прибыли. В этом и состоит ловушка низкомаржинального бизнеса: небольшое изменение относительно выручки превращается в крупное изменение относительно прибыли.

7.4. Оборотный капитал

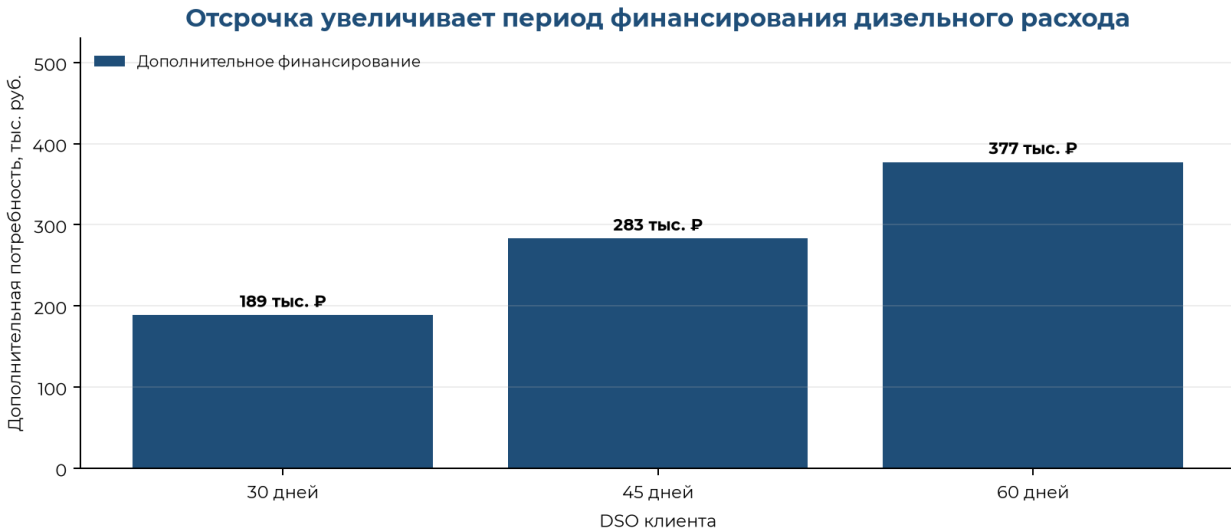


Рисунок 8. Финансирование прироста топливных затрат при разных DSO. Расчётная модель.

При немедленной оплате дизеля и отсрочке покупателя дополнительная потребность в финансировании составляет:

- DSO 30 дней — 188 550 рублей;
- DSO 45 дней — 282 825 рублей;
- DSO 60 дней — 377 100 рублей.

Расчёт показывает продолжительность финансирования прироста топливных затрат. Он не является бухгалтерской оценкой дебиторской задолженности и не учитывает график выставления счетов, НДС, отсрочку поставщика и стоимость кредитной линии.

Из практики. Маржа и ликвидность ломаются в разные даты. Убыток в экономике рейса возникает в момент заправки, а кассовый разрыв становится виден позже — когда поставщик уже получил деньги, а клиент ещё пользуется отсрочкой. Поэтому отчёт о прибыли без платёжного календаря в такой ситуации показывает только половину проблемы.

7.5. Управленческий смысл

При неизменной выручке компания может сохранить объём перевозок и одновременно потерять более пятой части операционной прибыли.

Для контроля требуются:

- расход дизеля на рейс и 100 км;
- цена закупки по каждому региону;
- маржа по маршруту и клиенту;
- доля пустого пробега;
- лаг индексации;
- DSO клиента и DPO поставщика;
- стоимость финансирования;
- доля договоров с топливной оговоркой.

8. Прямой и косвенный вклад в инфляцию

8.1. Прямой эффект

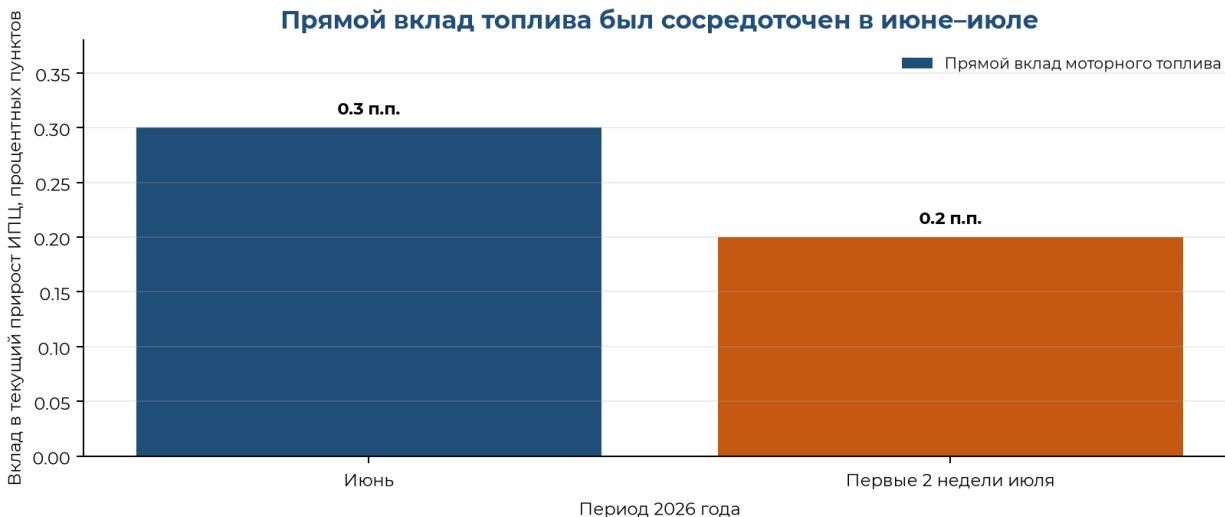


Рисунок 9. Оценка прямого вклада моторного топлива. Источник: Банк России.

Банк России оценил прямой вклад повышения цен на моторное топливо:

- около 0,3 процентного пункта в текущий прирост потребительских цен в июне;
- около 0,2 процентного пункта за первые две недели июля.

Прямой эффект формируют бензин и дизель в потребительской корзине.

8.2. Косвенный эффект

Вторичный перенос проходит через:

- грузовые и пассажирские тарифы;
- сельское хозяйство;
- строительные работы;
- поставки сырья и товаров;
- выездные услуги;
- ожидания предприятий и населения.

По оценке Банка России, совокупный прямой и косвенный вклад удорожания моторного топлива в инфляцию 2026 года не превысит 1,5 процентного пункта.

В августе ценовые ожидания предприятий транспортировки и хранения снизились на фоне постепенной нормализации ситуации с топливом. Это поддерживает сценарий ограниченного, а не бесконечного переноса.

8.3. Влияние на ключевую ставку

Разовое изменение относительной цены топлива не требует автоматического изменения ключевой ставки.

Для денежно-кредитной политики важны:

- длительность шока;
- распространение на широкий круг цен;
- инфляционные ожидания;
- индексация заработной платы;

- способность компаний переложить издержки;
- устойчивые показатели инфляции.

Топливный шок может не вызвать повышение ставки, но способен замедлить её снижение, если вторичные эффекты окажутся шире ожидаемых.

Фокус на показатели. Почти нулевой недельный ИПЦ не является сигналом, что топливная проблема исчезла. ИПЦ — это приборная панель всей экономики, а не датчик конкретного узла. Собственнику важнее смотреть на свой топливный баланс, договоры и маржу, чем успокаивать себя средней температурой потребительской корзины.

9. Сценарии на 3–6 месяцев

Сценарий	Бензин	Дизель	Последствие для компаний
Постепенная нормализация	Замедление роста	Стабилизация после коррекции	Индексация с лагом; возврат старых цен не предполагается
Затяжное напряжение	Региональная волатильность	Повышенный уровень	Резерв ликвидности и несколько каналов закупки
Повторный шок	Новое ускорение	Новое ускорение	Предоплата, ограничения объёмов, остановка убыточных операций

9.1. Постепенная нормализация — базовый сценарий

Предпосылки:

- часть мощностей возвращается после ремонтов;
- экспортные ограничения и адресные поставки поддерживают внутренний рынок;
- запасы постепенно восстанавливаются;
- ценовые ожидания транспорта снижаются.

Бензин: рост стоимости замедляется, но повышенный годовой показатель сохраняется из-за накопленной базы. **Дизель:** коррекция или стабилизация стоимости после июньско-июльского скачка. **Для бизнеса:** ранее возникший рост затрат продолжает проходить в тарифы с договорным лагом; возврат к ценам начала года не является базовым предположением.

9.2. Затяжное напряжение

Предпосылки:

- восстановление мощностей идёт неравномерно;
- региональная логистика остаётся ограниченной;
- свободное биржевое предложение невелико;
- сезонное накопление запасов продолжается.

Бензин: сохраняется региональная волатильность. **Дизель:** повышенный уровень стоимости удерживается, особенно в удалённых регионах и в пиковые периоды. **Для бизнеса:** требуется регулярная индексация, резерв ликвидности и несколько каналов закупки.

9.3. Повторный шок

Предпосылки:

- новые внеплановые остановки;
- задержка ремонтов;

- ухудшение логистики;
- сокращение доступных запасов;
- новый всплеск спроса.

Бензин и дизель: повторное ускорение цен и расширение регионального разброса. **Для бизнеса:** растёт риск предоплаты, ограничения объёмов и остановки нерентабельных операций.

9.4. Индикаторы перехода между сценариями

Необходимо отслеживать:

1. индекс производства кокса и нефтепродуктов;
2. недельные цены бензина и дизеля отдельно;
3. биржевые цены и объёмы по каждому продукту;
4. региональный разброс;
5. экспортные ограничения;
6. ценовые ожидания транспортных и сельскохозяйственных предприятий;
7. автомобильные грузовые тарифы;
8. фактическую маржу и DSO компаний.

10. Рекомендации для компаний

10.1. Применять релевантный топливный индекс

Для грузовых перевозок и тяжёлой техники базой должен быть дизель. Для бензиновых сервисных парков — соответствующая марка бензина. Смешанный автопарк требует взвешенного индекса по фактическому потреблению.

10.2. Закрепить формулу индексации

Топливная оговорка должна определять:

- официальный источник цены;
- базовый регион;
- марку топлива;
- долю топлива в тарифе;
- порог пересмотра;
- лаг индексации;
- порядок снижения тарифа при обратном движении цены.

10.3. Управлять расходом, а не только ценой

Основные операционные рычаги:

- сокращение пустого пробега;
- контроль холостого хода;
- оптимизация маршрута;
- техническое состояние;
- загрузка автомобиля;
- дисциплина топливных карт.

Экономия должна подтверждаться телематикой и не должна ухудшать безопасность или сроки доставки.

10.4. Связать маржу и ликвидность

Финансовая модель должна одновременно показывать:

- прибыль рейса;
- дополнительную потребность в деньгах;
- стоимость отсрочки;
- кредитный лимит;
- минимально допустимый тариф.

Сокращение DSO улучшает ликвидность, но не восстанавливает маржу. Индексация тарифа восстанавливает маржу, но при длинной отсрочке может не решить вопрос о кассовом разрыве.

10.5. Использовать три ценовых сценария

В бюджете целесообразно фиксировать:

- базовую цену;
- стрессовый уровень;
- экстремальный уровень;
- управленческое действие при достижении каждого порога.

Бюджет не должен предполагать автоматический возврат топлива к ценам начала 2026 года.

Что бы я сделал в бюджете. За базу я бы взял текущую фактическую цену закупки, а июльский максимум оставил стрессовым уровнем. При достижении порога должен срабатывать заранее согласованный набор действий: пересмотр тарифа, ограничение нерентабельных маршрутов, сокращение DSO и проверка лимита финансирования. Надежда на откат цены — не управленческий сценарий.

Заключение

Топливный шок 2026 года является общим для нефтепереработки, но неодинаковым по последствиям.

Бензин формирует прямую нагрузку на домохозяйства, легковой транспорт и часть сервисных бизнес-моделей. Его рост остаётся заметным и в конце августа.

Дизель является основным каналом прямого воздействия на грузовую логистику, сельское хозяйство и спецтехнику. После резкого роста в июне–июле в августе появились признаки коррекции, но уровень цены сохранился существенно выше конца 2025 года.

Нефтепереработка. Доступные данные совместимы с временной недоступностью части мощностей и напряжением логистики в период высокого спроса. Официальная статистика подтверждает общий спад выпуска, а Банк России — ремонтный фактор для моторного топлива.

Для компаний ключевой риск определяется не общим ИПЦ и не средней ценой бензина, а фактическим видом топлива, его долей в себестоимости, регионом закупки, условиями договора и сроком переноса затрат клиенту.

Практический итог: финансовая устойчивость требует отдельного контроля бензина и дизеля, маржи на единицу операции и периода финансирования топливного расхода.

Методология и ограничения

Обзор основан на официальной статистике Росстата, материалах Банка России, нормативных актах Правительства РФ, данных Минэнерго, Петербургской биржи и публичной корпоративной отчётности.

Количественные выводы сформированы после проверки по официальным первоисточникам.

Основные ограничения

- натуральные объёмы выпуска бензина и дизеля по России не раскрываются;
- отсутствует публичный пообъектный график ремонтов НПЗ;
- не публикуются ежедневные региональные запасы;
- нет полного статического открытого ряда биржевых цен и объёмов за август;
- средние розничные цены могут отличаться от коммерческой цены конкретного автопарка;
- оперативные августовские показатели не являются итогом месяца.

Основные источники

1. Минэкономразвития / Росстат. О динамике промышленного производства, июль 2026 — [../2026.08.31/2026_08_25.pdf](#).
2. Минэкономразвития / Росстат. О текущей ценовой ситуации, 26 августа 2026 — [../2026.08.31/o_tekushchey_cenovoy_situacii_26_avgusta_2026_goda.pdf](#).
3. Росстат. Социально-экономическое положение России, январь–июнь 2026 — [../2026.08.31/osn-06-2026.pdf](#).
4. Банк России. Основные направления денежно-кредитной политики, проект от 31.08.2026 — [../2026.08.31/on_2027\(2028-2029\).pdf](#).
5. Банк России. Региональная экономика: комментарии ГУ, №45 — https://www.cbr.ru/analytics/dkp/reg_review/0726/.
6. Росстат. Об индексе потребительских цен в июне 2026 года — https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/105_10-07-2026.html.
7. Росстат. О ценах на нефтепродукты с 21 по 27 июля 2026 года — https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/117_29-07-2026.html.
8. Росстат. О ценах на нефтепродукты с 28 июля по 3 августа 2026 года — https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/119_05-08-2026.html.
9. Росстат. О ценах на нефтепродукты с 18 по 24 августа 2026 года — https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/130_26-08-2026.html.
10. Росстат. О ценах на бензин в июне 2026 года — https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/113_29-07-2026.html.
11. Росстат. Цены на нефтепродукты с 16 по 22 декабря 2025 года — https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/202_24-12-2025.html.
12. Банк России. Резюме обсуждения ключевой ставки, 5 августа 2026 года — https://cbr.ru/dkp/mp_dec/decision_key_rate/summary_key_rate_05082026/.
13. Банк России. Инфляционные ожидания, август 2026 — https://www.cbr.ru/Collection/Collection/File/62291/Infl_exp_26-08.pdf.
14. Банк России. Инфляция в России, июль 2026 — https://cbr.ru/analytics/dkp/dinamic/CPD_2026-7/.

- 15.** Петербургская биржа. Итоги торгов нефтепродуктами — https://spimex.com/markets/oil_products/trades/results/.
- 16.** Правительство РФ. Постановление №1003 от 10.08.2026 — <http://government.ru/docs/all/165356/>.
- 17.** Правительство РФ. Порядок учёта адресных поставок — <http://government.ru/docs/all/165854/>.
- 18.** Правительство РФ. Правила минимальных объёмов биржевой реализации, постановление №669 — <http://government.ru/docs/all/134160/>.
- 19.** Правительство РФ. Постановление №954 от 30.07.2026 — <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202607300019>.
- 20.** Энергетическая стратегия России до 2050 года — <https://minenergo.gov.ru/upload/iblock/d6a/Energostrategiya-RF-do-2050-goda.pdf>.