

Резолюция IRU о создании механизма реагирования на топливный кризис

Единогласно утверждена Генеральной ассамблеей IRU в Женеве 29 мая 2026 года.

Генеральная ассамблея IRU, представляющая интересы более 3,5 миллиона компаний, оказывающих услуги в сфере мобильности и логистики, призывает правительства принять скоординированные меры в ответ на повторяющиеся сбои в мировых поставках нефти, вызванные ими кризисы цен на топливо, а также операционные проблемы, связанные с военными конфликтами.

Коммерческий автомобильный транспорт играет основополагающую роль в сфере торговли и коммерции. Он связывает производителей с рынками, способствует процветанию предприятий и росту экономики. Он также имеет огромное значение для социальной мобильности и жизни сообществ, позволяя людям добираться до работы, школ, магазинов и мест отдыха. Кроме того, автомобильный транспорт служит связующим звеном между всеми видами транспорта, обеспечивая сообщение на первом и последнем этапе пути.

Текущая война на Ближнем Востоке вызывает серьезные сбои в работе традиционных энергетических торговых коридоров и, по данным Международного энергетического агентства (МЭА), привела к самому серьезному энергетическому кризису за всю историю. Во всем мире мы наблюдаем системный шок, вызванный ценами на топливо, который угрожает экономической стабильности, разгоняет инфляцию и подрывает безопасность поставок. Шок роста цен на топливо особенно усиливается из-за акцизов на топливо и НДС. В странах ОЭСР в среднем 46% цены на топливо составляют налоги, причем в некоторых странах эта доля достигает 55%.

Высокие цены на топливо особенно тяжело переносить автотранспортным операторам. Согласно аналитическим обзорам IRU, цены на заправках выросли на 46% в США, на 40% в Турции и в среднем на 33% в ЕС по сравнению с довоенными ценами. В результате транспортные расходы выросли на 9%. Учитывая, что многие автотранспортные компании (90% из которых являются малыми и средними предприятиями) работают с маржой от 1% до 3%, у них нет запаса прочности, чтобы справиться с таким внезапным ростом. Даже в тех случаях, когда контракты включают механизмы корректировки цен на топливо, положения о пересмотре цен часто вступают в силу с задержкой, что подвергает операторов значительному давлению на ликвидность.

Национальные правительства по-разному и весьма осторожно реагируют как на недавние, так и на продолжающиеся кризисы. В то

же время крайне важно избежать фрагментации и обеспечить устойчивость важнейших транспортных сетей и цепей поставок.

Рост цен на топливо на 10% в течение одной недели и/или волатильность цен в течение одного дня выше 10% являются явным признаком топливного кризиса. В таких случаях IRU призывает правительства принять следующий **Механизм реагирования на топливный кризис**:

Немедленные меры – Фаза 1 (в начале кризиса)

- a) Освободить стратегические запасы нефти таким образом, чтобы обеспечить фактическую доступность нефтепродуктов, включая дизельное топливо, вдоль ключевых транспортных коридоров и в логистических узлах.
- b) Временно снизить акцизы на топливо для операторов коммерческого автомобильного транспорта (особенно в странах, где доходы не полностью направляются на финансирование инфраструктуры).
- c) Ввести временные ограничения на рост цен для устранения волатильности рынка.
- d) Взаимодействовать с операторами коммерческого автомобильного транспорта по разработке планов действий в чрезвычайных ситуациях.

Немедленные меры – Фаза 2 (продолжающийся кризис)

- a) Ввести временную систему государственной помощи в условиях кризиса, которая обеспечивает финансовую поддержку автотранспортным операторам.
- b) Предоставить через национальные банки развития низкопроцентные кредиты на пополнение оборотных средств для пострадавших транспортных операторов.
- c) В случае острой нехватки топлива и присадок в топливо применять планы действий в чрезвычайных ситуациях. Они должны включать четкие принципы приоритезации топлива для коммерческих автотранспортных операций с целью обеспечения непрерывности основных логистических потоков, безопасности поставок по ключевым автотранспортным коридорам и мобильности людей.

Стратегические долгосрочные меры (для укрепления глобальной устойчивости)

- a) Создать постоянный механизм индексации цен на топливо и наблюдательный центр по мониторингу поставок топлива для обеспечения возможности своевременного принятия мер.
- b) Ввести единый профессиональный акциз на топливо, применимый ко всем отраслям коммерческого пассажирского и грузового транспорта.

- с) Стимулировать использование альтернативных видов топлива, в том числе раскрыть преимущества топлива, не содержащего ископаемого сырья, такого как биодизельное топливо.

* * * * *