



РОССИЙСКИЙ ТОПЛИВНЫЙ СОЮЗ

123056, г.Москва, ул. Красина, д. 27, стр. 2, тел./факс: (499) 251-81-23, e-mail: info@rfu.ru

Исх. № 38 от 15 октября 2019 г.

**Заместителю Председателя Правительства
Российской Федерации
Д.Н. Козаку**

Уважаемый Дмитрий Николаевич!

Российский топливный Союз отмечает существенное улучшение ситуации на топливном рынке страны, достигнутое, в том числе, за счет реализации мер, предложенных Правительством РФ для насыщения внутреннего рынка и стабилизации цен.

Вместе с тем, полагаем необходимым привлечь Ваше внимание к остающимся проблемам, решение которых снимет ряд факторов, негативно влияющих на топливный рынок, особенно в Дальневосточном федеральном округе (ДФО).

Сложившийся по объективным причинам уровень потребительских цен на моторное топливо в этом регионе исключает возможности создания конкурентного рынка в оптовом звене. Нефтепродукты, которые могут поступать с нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ) других регионов, за счет логистических затрат оказываются по оптовым ценам выше необходимых для реализации по сложившимся потребительским ценам и поэтому не востребованы, а объемы, поступающие с местных НПЗ, не закрывают спрос.

Кардинальным решением этой проблемы явилось бы выполнение поручений совещания под Вашим руководством (протокол от 07.03.2019 г.) «О корректировке тарифов на железнодорожные перевозки нефтепродуктов в ДФО», а также протокола совещания в ФАС России от 10.06.2019 г. об установлении 60 % скидки на железнодорожные перевозки до балансовых пунктов, открытых в географических районах ДФО. Для компенсации выпадающих доходов РЖД при предоставлении скидок предлагалось увеличить тарифы на железнодорожные перевозки при поставках нефтепродуктов на экспорт.

Вместо этого был введен дополнительный дальневосточный демпфер в размере 2000 рублей на тонну при поставках моторного топлива на территорию ДФО. К сожалению, введение данного демпфера не привело к

увеличению поставок топлива из других регионов по нескольким причинам. Величина демпфера оказалась ниже требуемой, объективно оцениваемой с учетом существующих логистических затрат величиной в 5000 – 6000 рублей на тонну. Кроме того, отсутствует механизм выплаты этого демпфера при поставках в ДФО топлива, право собственности на которое переходит на базисах франко-станция НПЗ, расположенных вне границ ДФО.

Еще одним эффективным действием по снижению оптовых цен в ДФО стало бы повышение норматива продаж моторного топлива (особенно дизельного топлива) на биржевых торгах, установленного Совместным приказом ФАС России и Минэнерго России от 12 января 2015 г. № 3/15/3. Незначительный, в рамках совокупного потребления региона, объем продаж дизельного топлива на биржевых торгах на базисах дальневосточных НПЗ при высоком спросе на него со стороны промышленных потребителей приводит к росту биржевых ценовых индикаторов и формированию их на уровне, не соответствующем экономике розничных продаж через АЗС по сложившимся в регионе потребительским ценам. Так, например, сегодняшний уровень биржевых цен на зимнее дизельное топливо на этих базисах на 5000 – 7000 рублей за тонну превышает уровень существующих потребительских цен в регионах ДФО.

Повышение нормативов продиктовано структурными изменениями рынка моторного топлива в период с 2013 по 2019 гг. и благотворно сказалось бы на устойчивости биржевого ценообразования к изменениям общего объема продаж на бирже.

В связи с изложенным полагаем необходимым.

- Вернуться к вопросу снижения тарифов на железнодорожные перевозки нефтепродуктов в ДФО.
- Пересмотреть условия получения и величину дальневосточного демпфера.
- Внести изменения в Совместный приказ в части увеличения нормативов продаж на биржевых торгах.

Просим Вас, уважаемый Дмитрий Николаевич, дать поручение уполномоченным федеральным органам исполнительной власти рассмотреть вышеизложенные предложения.

С уважением,

Президент



Е.А. Аркуша