

ПРИЧИНА ПОЯВЛЕНИЯ СУРРОГАТНОГО ТОПЛИВА – ЭТО ВСЕГДА ЭКОНОМИКА

Президент Российского топливного союза Евгений Аркуша о результатах проверок топливных организаций и необходимых мерах предупреждения появления в обороте суррогатного топлива

ENERGY INSIDER

Industry from a different point of view, 28.10.2015

В конце апреля текущего года Президент России Владимир Путин после совещания с членами кабинета министров дал поручение Генеральной прокуратуре РФ проверить качество топлива по всей стране. Через две недели после этого заявления Генеральная прокуратура РФ совместно с Росстандартом и рядом других контрольно-надзорных органов начала массовые проверки АЗС, НПЗ, нефтебаз и нефтехранилищ.

В середине октября стали известны промежуточные результаты этих мероприятий, которые показали, что было проверено 3632 объектов (в т.ч. 198 повторно) и нарушения были выявлены на 1483-х. Это чуть больше 40%. Данные по проверкам НПЗ, нефтебаз и нефтехранилищ пока не представлены, поэтому сегодня речь пойдет только о АЗС. Проверено 3251 АЗС, т. е. около 15 % всех заправок страны, в т.ч. 709 АЗС нефтяных компаний и 2542 независимых АЗС.

Все выявленные нарушения можно разбить на несколько групп. Основные, влияющие на экологию и на работу автомобиля, это несоответствие физико-химических показателей топлива требованиям технического регламента. Таких нарушений выявлено в 20% случаях. Нарушений по метрологии около 13%. Нарушений по документации (неправильное отображение экологического класса реализуемого топлива в чеках и на ТРК, несоответствие паспорта качества требованиям технического регламента, недостоверные сведения о декларации соответствия и т.п.) около 28%. Нарушений по физико-химическим показателям на АЗС ВИНКов было выявлено 7,1%, у независимых АЗС эта доля 23,8%. Большинство нарушений по бензину - это превышению допустимого содержания серы (310 случаев). По дизельному топливу - также сера (388 случаев) и температура вспышки (206 случаев). Полученные данные и анализ ситуации на топливном рынке позволяют сделать некоторые выводы о причинах появления топлива, несоответствующего требованиям технического регламента, и системных методах борьбы с этим явлением.

Конкуренция на розничном рынке моторного топлива и борьба за доступ к бензобаку автомобиля диктуют владельцу АЗС требования повышения качества услуг и качества реализуемого топлива. Что же является причиной появления топлива с низкими характеристиками? Ответ лежит на поверхности – экономика ведения бизнеса, причем на рынках автомобильного бензина и дизельного топлива ее проявления отличаются.

Рынок дизельного топлива в нашей стране сбалансирован, его производство в два раза превышает потребление, причем на подавляющем большинстве НПЗ производят топливо 5 экологического класса. Однако, наряду с товарным продуктом

НПЗ на законном основании выпускают отдельные виды топлива, не облагаемые акцизом, характеристики которого схожи с характеристиками дизельного топлива. На сегодняшний день акциз составляет около 10% в конечной цене дизельного топлива в оптовом звене. Разница в ценах в 3 – 4 тысячи рублей за тонну делает, к сожалению, эти виды топлива привлекательными для рынка, тем более, что дизельные двигатели, особенно старых автомобилей, не чувствуют особой разницы между этими топливами. До недавнего времени вместо дизельного топлива активно продавалось топливо печное бытовое. Как только на это топливо ввели акциз, оно исчезло из оборота на АЗС, но зато стало широко использоваться судовое маловязкое топливо, которое также до сегодняшнего дня акцизом не облагается. С 2011 года, когда ввели акциз на печное топливо, до 2014 года производство судового топлива выросло с 3,5 до 12 млн тонн, при том, что потребление его бункеровщиками возросло незначительно. Решение этой проблемы известно – в Государственной Думе в первом чтении принят законопроект о введении акциза на средние дистилляты, после его принятия эта проблема будет решена.

По бензину проблема сложнее. Производство автомобильных бензинов в нашей стране лишь незначительно превышает потребление, поэтому любое нарушение баланса спроса-предложения по объективным или субъективным причинам вызывает бурный рост оптовых цен на биржевом и внебиржевом рынках. В условиях жесткого административного давления на розничные цены резкий рост оптовых цен приводит к диспаритету оптовых и розничных цен, заставляющему розничных трейдеров работать практически в убыток. В этих условиях предложение суррогатного товара, производимого из дешевых компонентов с использованием октаноповышающих добавок, оказывается востребованным. Хочу заметить, что проверки проводились в летний период, когда оптовые цены выросли по отношению к началу года на 30%, а розничные всего на 6%. Если бы проверки проходили сегодня, когда ценовая ситуация нормализовалась, результаты были бы совсем другие.

Безусловно, если владелец АЗС идет сознательно на противоправные действия, торгуя топливом, несоответствующим обязательным требованиям безопасности, заложенным в техническом регламенте, его надо жестко контролировать и наказывать по всей строгости. Однако, зачастую, владелец АЗС даже и не подозревает, что на его объект завезено топливо с низкими характеристиками.

По документам все в порядке, а подлог совершается либо на нефтебазе, либо в процессе перевозки. 7% обнаруженных нарушений на АЗС нефтяных компаний связано именно с такой проблемой, при том, что у этих компаний мощные службы безопасности, а с небольшими независимыми сетями АЗС производители суррогатного топлива чувствуют себя еще более свободно.

Конечно, контролировать АЗС проще, но без организации контроля производства, хранения и транспортировки бороться с суррогатом невозможно. Надеемся, что привлечение Генеральной Прокуратуры РФ даст возможность вывести контроль на новый уровень. Необходимо, также, коснуться и порядка проведения проверок. Росстандарт проводит проверки в соответствии с Федеральным законом от 26.12.2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», регламентирующим проверку организаций не чаще одного раза в три года, с предупреждением и по согласованию с Прокуратурой. При

проверке организаций это правильно. Но если речь идет о контроле характеристик товара, который обновляется несколько раз в сутки, должны применяться другие нормы. Это подтверждается анализом обнародованных результатов проверок. При проведении плановых проверок процент выявленных нарушений – 21%, а при проведении внеплановых – 46%.

Абсолютно согласен с предложением Росстандарта о введении рискоориентированного подхода при проведении проверок, при котором углубленные проверки с использованием лабораторных методов контроля должны проводиться только при получении отрицательных результатов экспресс-анализа, либо при наличии соответствующей оперативной информации. Наконец, о штрафных санкциях. Росстандарт предлагает ввести оборотные штрафы – до 15% от годового оборота. Штраф в этом случае будет превышать годовой доход (не говоря уже о полученной прибыли) от реализации данного вида топлива, что представляется несоразмерным. Однако и сегодня Кодекс РФ об административных правонарушениях дает возможность накладывать очень серьезные штрафы от трехсот тысяч до одного миллиона рублей, вплоть до приостановления деятельности на три месяца. В то же время средняя сумма штрафных санкций, наложенных по результатам проверок, составляет 28 000 рублей. Разговор об ужесточении наказания может возникать только после того, как все существующие меры воздействия покажут свою неэффективность. До этого пока далеко.

Что можно предложить для борьбы с этим явлением:

1. Не допускать появления причин резкого роста оптовых цен на топливо, приводящего к диспаритету оптовых и розничных цен.
2. Ускорить принятие закона о введении акциза на средние дистилляты.
3. Контролировать характеристики топлива на всех стадиях нахождения топлива в обороте (выпуск в обращение, хранение, транспортировка, оптовая и розничная торговля).
4. Внести изменения в законодательство, позволяющие контрольно-надзорным органам осуществлять проверки характеристик товара без предупреждения и по мере необходимости.
5. Органам контроля шире использовать полномочия, данные им Кодексом РФ об административных правонарушениях.

Если говорить о сегодняшней ситуации с бензином, то она очень оптимистична. Производство растет, заводы выходят из всех плановых ремонтов, запасы велики – порядка 1,7 млн тонн, на 0,5 млн тонн больше, чем в аналогичный период прошлого года. НПЗ и нефтебазы залиты топливом. Оптовые цены пошли вниз. Это значит, что будет соблюден баланс спроса-предложения качественного бензина по нормальным ценам, и не возникнет причин для появления суррогатного топлива.