

Главе Республики Крым  
Аксенову С.В.

Исх. № 24/18  
16.07.2018

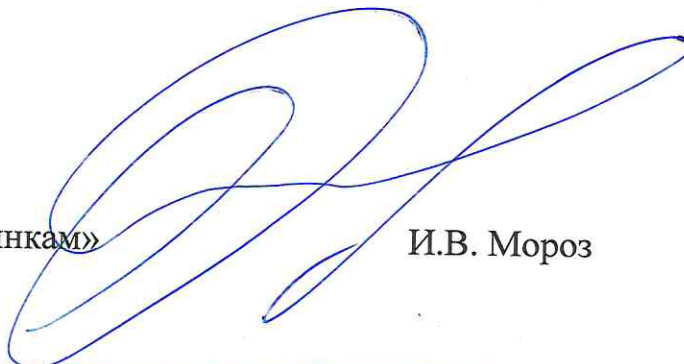
**Уважаемый Сергей Валерьевич!**

Некоммерческое партнерство «Совет по товарным рынкам» (НП «СПТР»), объединяющее крупных профессиональных участников топливного рынка и конечных потребителей (годовой оборот более 6,5 млн. т нефтепродуктов, более 5 тыс. сотрудников, 400 АЗС) выражает Вам уважение и разделяет Вашу обеспокоенность сложившейся в Республике ситуацией на топливном рынке.

Реагируя на поступающие запросы как от членов Партнерства, так и от конечных потребителей Республики Крым, НП «СПТР» провело анализ причин роста цен на топливо в регионе и сформировало набор предложений по нормализации ценовой ситуации на топливном рынке Республики, которые могли бы эффективно дополнить Ваши предложения, озвученные на селекторном совещании под руководством Заместителя Председателя Правительства РФ Д.Н. Козака.

Приложение: «Анализ ситуации на топливном рынке Республики Крым и предложения, способные повлиять на ценовую динамику нефтепродуктов Республики» - 1 экз. на 8 листах.

Генеральный директор  
НП «Совет по товарным рынкам»



И.В. Мороз

## **Анализ ситуации на топливном рынке Республики Крым и предложения, способные повлиять на ценовую динамику нефтепродуктов Республики.**

### **1. Недостаточность нефтепродуктообеспечения Республики Крым по причине общего дефицита нефтепродуктов на бирже.**

Одной из основных проблем, вызвавших резкий рост цен на топливо в Республике Крым и других российских регионах, является недостаточность объемов продаж нефтепродуктов доминирующими компаниями-производителями (прежде всего, ВИНК) на Санкт-Петербургской Международной Товарно-сырьевой бирже (СПБМТСБ).

Нормативы обязательной реализации нефтепродуктов на бирже, закрепленные Совместным приказом ФАС России и Министерства энергетики РФ были определены в 2013 году и в настоящий момент не отвечают реалиям и требованиям рынка нефтепродуктов, так как не учитывают рост объемов потребления нефтепродуктов, произошедший на российском рынке в последние 5 лет, в том числе, за счет присоединения Республики Крым (объемы потребления моторных топлив в Республике составляют около 600 тыс. т. в год).

В этих условиях сокращение объемов биржевых продаж со стороны вертикально интегрированных нефтяных компаний привело к состоянию управляемого дефицита и резкому росту биржевых и, соответственно, розничных цен на нефтепродукты.

Так, по данным СПБМТСБ, с декабря 2017 года по май 2018 года реализацию автобензина на бирже сократили все крупнейшие продавцы.

«Роснефть» в мае 2018 года реализовала на СПБМТСБ 167,0 тыс. т автобензина, что на 318,9 тыс. т, или на 65,6%, ниже в сравнении с объемом продаж в декабре 2017 года.

Заводы «Газпрома» мае 2018 года реализовали на СПБМТСБ 34,9 тыс. т автобензина, что на 48,7 тыс. т, или на 58,3%, ниже в сравнении с объемом продаж в декабре 2017 года.

«ЛУКОЙЛ» и «Газпром нефть» снизили объемы реализации автобензина за указанный период примерно на 7–8 тыс. т каждая из компаний. «ЛУКОЙЛ» и «Газпром нефть» независимо от сезона продают нефтепродукты в объемах, очень близких к требованиям Совместного приказа ФАС и Минэнерго.

Таким образом, в мае 2018 года все нефтяные компании в совокупности продали на СПБМТСБ 403,4 тыс. т автобензина, что на 371,1 тыс. т ниже в сравнении с декабрем 2017 года. И если в декабре 2017 года производители реализовали 22,1% выработанного автобензина, то в мае 2018 года — лишь 13,2%.

Поскольку топливообеспечение Республики Крым осуществляется исключительно за счет поставок топлива, приобретенного на бирже, то рост биржевых индексов влияет на ценовую ситуацию в Республике в значительно большей степени, чем в других регионах РФ, приводя к росту розничных цен на топливо темпами, превышающими таковые в других регионах России. Продаваемого на бирже товара не хватает для обеспечения спроса со стороны потребителей Республики Крым (в совокупности этот спрос составляет до 60 тыс. т автобензина в месяц).

**Предложение: увеличить нормативы биржевых продаж топлива доминирующими компаниями до 20% от объемов производства бензина (но не менее 600 тыс. тонн в месяц) и до 10% от объемов производства дизтоплива.**

## **2. Конкурентная среда на топливном рынке Республики Крым. Отказ от поставок топлива со стороны ряда ВИНК из-за санкционных рисков.**

Проблема ценового диспаритета на топливном рынке Республики Крым относительно других российских регионов и, в частности, Краснодарского края, с которым принято сравнивать стоимость топлива в Республике, заключается в специфической конкурентной ситуации в регионе.

Во-первых, рынок Краснодарского края высококонкурентен: в качестве поставщиков крупно- и мелкооптовых партий нефтепродуктов на рынке Краснодарского края присутствуют все крупнейшие ВИНК («Роснефть», «ЛУКОЙЛ», «Газпром нефть», «Газпром»), а в розничном сегменте региона активно работают сбытовые предприятия указанных компаний. Кроме того, в Краснодарском крае действует несколько НПЗ, включая малые и средние, что позволяет обеспечивать регион в том числе нефтепродуктами местного производства. С точки зрения логистики поставки нефтепродуктов в Краснодарский край менее сложны с организационно-технической точки зрения, что существенным образом сказывается на объемах логистических затрат и конечной стоимости нефтепродуктов в регионе.

Всего этого лишен рынок нефтепродуктов Республики Крым. В регионе отсутствуют сбытовые подразделения российских ВИНК. Поставки нефтепродуктов в Республику осуществляют только независимые участники рынка, так как крупнейшие производители нефтепродуктов - «Газпром нефть», «ЛУКОЙЛ», «Роснефть» и другие ВИНК - не осуществляют прямые поставки нефтепродуктов потребителям в Крыму и не заключают с крымскими компаниями внебиржевые договоры поставки нефтепродуктов.

Единственным способом закупки железнодорожных партий нефтепродуктов для поставки в Крым являются биржевые торги СПБМТСБ. При этом из-за санкционных рисков ни «Газпром нефть», ни «ЛУКОЙЛ» не

осуществляют отгрузки нефтепродуктов в адрес грузополучателей на территории Республики Крым даже в случае их закупки на биржевых торгах в анонимном режиме.

Крупнооптовые партии автобензина в Крым поставляют независимые участники рынка в основном с НПЗ «Роснефти»: Самарской группы НПЗ, Уфимской группы НПЗ и Саратовского НПЗ. Также осуществляются поставки с Астраханского ГПЗ «Газпрома». В 2017 году доля автобензина, произведенного «Роснефтью», и поставленного торговыми компаниями в Крым составила 91%, а за первые 5 месяцев 2018 года она выросла до 95% по причине ремонта на Астраханском ГПЗ весной 2018 года.

По оценкам НП «СПТР», крымские потребители ежемесячно закупают с Астраханского ГПЗ, Самарской группы НПЗ, Саратовского НПЗ и Уфимской группы НПЗ до 40% от объемов, которые в совокупности реализуются с указанных базисов в ходе биржевых торгов.

Таким образом, снижение объемов реализуемых через биржу нефтепродуктов со стороны «Роснефти» и проведение ППР на Астраханском ГПЗ «Газпрома» привело к сокращению возможностей для крымских поставщиков по приобретению топлива для нужд потребителей Республики Крым, увеличению спроса на указанных базисах, образованию дефицита и, как следствие, к росту цен на автобензины и дизельное топливо в регионе.

**Предложения: формирование механизма хеджирования санкционных рисков для производителей нефтепродуктов путем создания компании-оператора для исполнения функций поставщика нефтепродуктов в Республику Крым; создание специальных хабов, не имеющих территориальной привязки к подсанкционному региону, и формирование соответствующего биржевого инструмента с внесением изменений и дополнений в Спецификацию биржевого товара по Секции «Нефтепродукты» СПБМТСБ.**

### **3. Логистические проблемы поставок нефтепродуктов в Республику Крым.**

Высокая стоимость топлива для потребителей Республики Крым в том числе обусловлена высокозатратной логистической схемой поставок нефтепродуктов в регион, что сказывается на конечной стоимости автобензинов и дизельного топлива.

В отличие от Краснодарского края, с которым принято сравнивать уровень цен в Республике Крым, доставка топлива в Республику имеет ограничения по видам транспорта (возможны только железнодорожные поставки, отсутствует трубопроводный транспорт), включает обязательное участие как минимум двух перевозчиков (РЖД и «Крымские железные дороги»), а также задействование паромной переправы.

В общей сложности, стоимость доставки топлива в Республику Крым на 1900 руб/т дороже относительно поставок нефтепродуктов на сопоставимые расстояния в другие регионы.

Так, например, при сравнении стоимости доставки автобензина производства Уфимской группы НПЗ в Республику Крым с поставкой на аналогичное расстояние в какой-либо из российских регионов выявлено, что грузоперевозчиками по маршруту Загородняя–Остряково является РЖД (до паромной переправы) и «Крымские железные дороги» (от Керчи до станции назначения). В случае этой грузоперевозки тариф РЖД составляет 4391,34 руб./т и КЖД — 1328,94 руб./т. Суммарный тариф двух грузоперевозчиков составляет 5720,28 руб./т. Из-за наличия на этом маршруте двух грузоперевозчиков покупатель нефтепродуктов из Республики Крым лишается скидки на перевозку на дальнейшее расстояние, которая в этом случае могла бы составить примерно 1000 рублей на тонну. Кроме того, покупатели несут затраты на паромную переправу в размере 900 руб./т.

В результате транспортировка автобензина производства Уфимской группы НПЗ в Крым по маршруту Загородняя–Остряково обходится примерно на 1900 рублей на тонну (1,43 рубля на литр) дороже, чем по маршрутам Загородняя–Лоухи и Загородняя–Бугач, аналогичным по расстоянию.

**Предложения: внесение изменений в принципы тарификации поставок нефтепродуктов на территорию Республики Крым в части применения скидок (понижающих коэффициентов) к стоимости транспортировки нефтепродуктов в регион.**

**4. Ужесточенные требования кредитно-финансовых организаций к сделкам, осуществляемым при поставках нефтепродуктов в Республику Крым.**

На сегодняшний день для бесперебойного снабжения Республики Крым нефтепродуктами, независимые участники биржевых торгов вынуждены полностью брать на себя риски, связанные с возможным введением санкций западными странами в отношении компаний и их акционеров, а также финансовые риски, связанные с задержкой сроков доставки нефтепродуктов, гибелью или утерей товара. Независимые компании также несут существенные дополнительные финансовые издержки, связанные со 100%-ным авансированием нефтепродуктов, приобретенных на биржевых торгах, стоимости транспортировки и последующего хранения товара. А именно:

- уплата банковской ставки кредитования (в размере 11–12% годовых) на весь период сделки от момента оплаты поставщику до момента реализации потребителям в Республике Крым. (При этом из-за особенностей доставки и отгрузки в регион средняя длина такой сделки составляет 40–45 дней, в сравнении с другими аналогичными по удаленности от мест производства регионами этот срок не превышает 20–25 дней);

- выполнение повышенных требований кредитных организаций к

финансовому состоянию компаний-заемщиков. (Банки, осуществляющие финансирование сделок по поставке топлива на территорию Республики Крым, предъявляют требования к отношению суммарного долга к выручке, величине доходов и расходов за период, обеспечении оборотов по банковским счетам);

- выполнение требований кредитных организаций к прозрачности и доходности проводимых сделок (Банки с целью минимизации своих рисков и обеспечения прозрачности финансирования устанавливают требования к уровню минимальной доходности, качеству поставщиков и покупателей, способу заключения сделки).

С учетом объема потребления автобензина и дизтоплива в Республике Крым, средней длины сделок и текущих биржевых цен, обеспечение бесперебойного снабжения нефтепродуктами полуострова потребует кредитной линии в размере 14–16 млрд руб. Республиканские банки не могут предоставить соответствующий объем финансовых средств.

**Предложение: внести изменения в действующие правила осуществления клиринга СПБМТСБ, предусматривающие использование при расчетах механизма банковских гарантий, аккредитивной формы расчетов.**

#### **Общий вывод**

Реализация вышеуказанных предложений позволит преодолеть ограничения при осуществлении поставок нефтепродуктов в Республику Крым, повысить уровень конкуренции на топливном рынке региона и повлиять на стоимость нефтепродуктов для конечных потребителей за счет сокращения издержек и повышения эффективности указанных поставок.