



Союз независимых участников  
национального Топливного рынка  
«Независимый топливный союз»  
(Союз «Независимый топливный союз»)  
Большая Сухаревская пл., д. 16/18,  
стр. 2, оф. 9, 107045  
тел: (495) 79-805-79  
e-mail: info@zants.ru  
ОКПО 94141468, ОГРН 1077799028955,  
ИНН/КПП 7716238448/770801001

**Исх. № С-01-03/008**  
**От 31.05.2018**

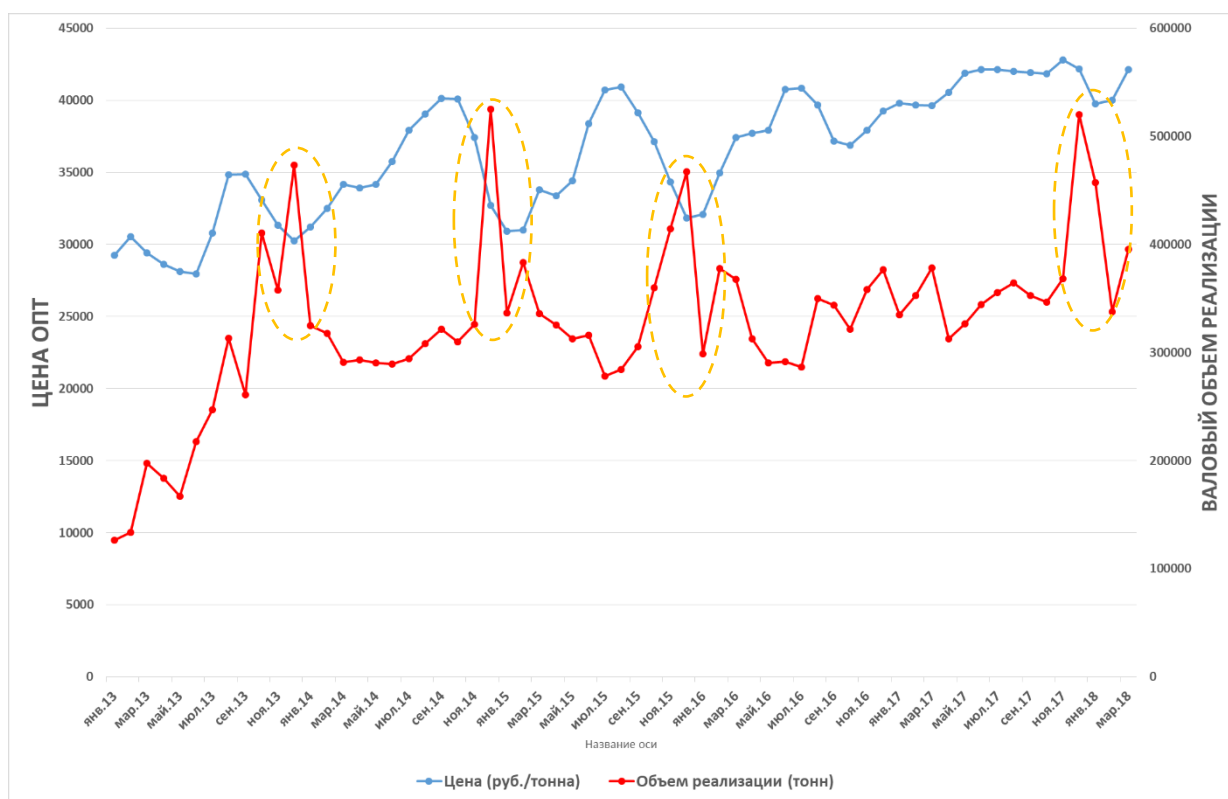
Руководителю ФАС России  
Артемьеву И.Ю.

### **Уважаемый Игорь Юрьевич!**

В прошлом году «Независимый топливный союз» провел ретроспективное исследование динамики оптовых и розничных цен на бензин, а также цен на нефть (2000-2016 гг.). В процессе исследования нами были выявлены ключевые факторы, повлиявшие на изменение, как оптовых, так и розничных цен, была проведена оценка вмешательства регуляторов в процесс ценообразования, а также рассмотрены последствия для рынка изменений в налоговом законодательстве.

В этом исследовании мы показали, что основной причиной падения цены в декабре каждого года на оптовом рынке нефтепродуктов (с 2013 по 2015 – *после выхода совместного приказа ФАС и Минэнерго*) являлось значительное повышение предложения при единовременном снижении спроса. В 2016 году наблюдался привычный тренд на понижение цены в период с августа по сентябрь (включительно). Однако, начиная с ноября, цены возобновили свой рост, а в декабре объемы реализации топлива на оптовом рынке находились на уровне среднегодовых. Подобное положение дел мы наблюдаем и по сей день – серьезного колебания цен не происходит. После того, как на оптовом рынке цены отыграли повышение акцизов, мы не наблюдали вплоть до декабря 2017 года значимого роста предложения относительно среднегодового значения. Однако в декабре 2017 года предложение вновь возросло до параметров декабря 2013-2015 гг. Тем не менее, масштабного снижения цен, которое мы наблюдали в период с 2013 по 2015 год не произошло (см. Рисунок 1). Конечно, мы не могли не проанализировать выбивающееся из общего ряда событие, поэтому рассмотрели смежные с валовым объемом и оптовой ценой показатели, а также взаимосвязи между ними. Во-первых, мы решили посмотреть в динамике соотношение оптовых цен и количества биржевых сделок, во-вторых, проанализировать взаимосвязь между ценой опта и средним объемом сделки на бирже. Как и прежде, мы анализировали динамику по АИ-92 в силу наибольшей

представленности данного вида топлива в независимом секторе топливной розницы (свыше 65% объема продаж).



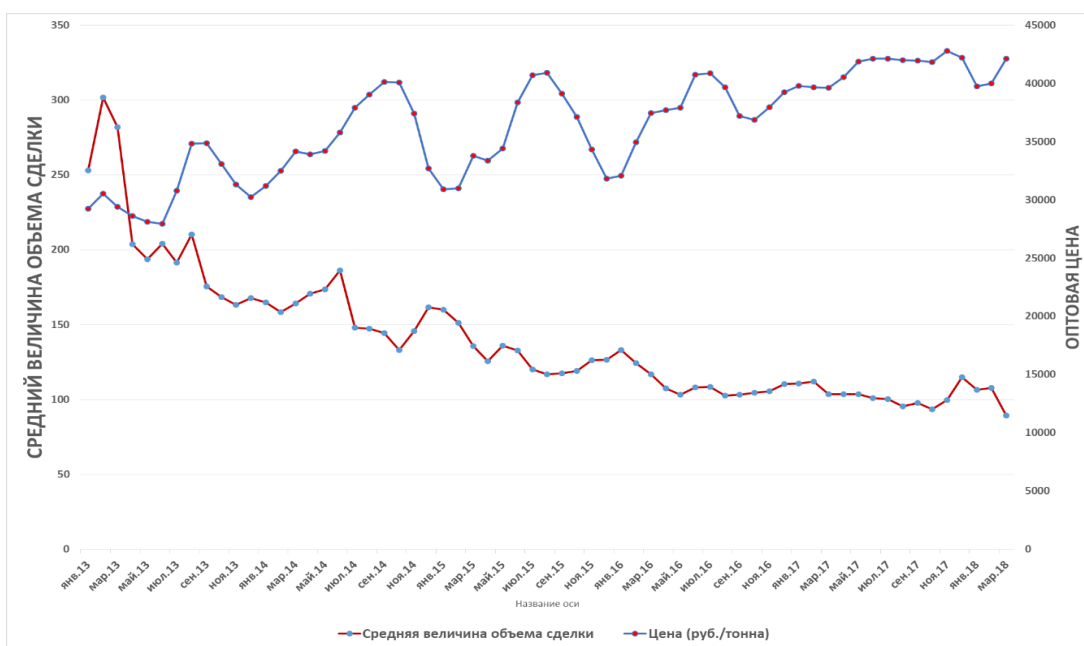
**Рисунок 1. Взаимосвязь между валовым объемом реализации топлива на бирже и уровнем оптовых цен на АИ-92.**

Важно отметить, что, начиная с января 2013 года, наблюдается рост количества сделок на бирже. Если за 2013 год была совершена лишь 16 201 сделка, то в 2017 уже 42 282 (рост к базовому периоду – 161%). В целом количество сделок растет год от года, а пик приходится на 2014 год, когда относительно 2013 года этот показатель вырос на 53%. В течение двух последующих лет количество сделок росло, однако с каждым годом цепной темп роста падал: 28% в 2015 году и 14% в 2016 году. При этом в 2017 году этот показатель составил 17%.

Сделать какие-либо определенные выводы относительно колебаний оптовой цены мы можем, только проанализировав динамику изменения общего объема сделок за год, а также рассчитав средние объемы сделки на бирже.

Если сопоставить суммарный объем реализованного через биржу топлива в 2013 году с этим же показателем в 2017, мы увидим рост на 41% (3 091 140 и 4 356 660 соответственно), что в целом похоже на динамику количества сделок. Однако цепная динамика суммарного объема реализации топлива на бирже и количества сделок не совпадает. Если количество сделок растет год от года, то суммарный объем значительно увеличился лишь в 2014 году – 26%, в 2015 году этот показатель вырос

лишь на 6%, а в 2016 упал на 3%. Уместно в данном случае вспомнить, что именно в декабре 2016 года не произошло ранее типичного роста предложения топлива, что вылилось в установление нового устойчивого диапазона колебания оптовой цены, значительно превысившее предыдущее «равновесие». Как можно было заметить на графике выше, в декабре 2017 года рост предложения снова произошел, а суммарный объем за год вырос относительно 2016 года на 10%. Здесь важно зафиксировать, что несмотря на превышение объема торгов в декабре 2017 года относительно среднегодовых значений, характерного для 2014 и 2015 гг. снижения оптовой цены не наблюдалось. В чем же причина?



**Рисунок 2. Соотношение среднего объема реализации топлива на бирже и уровня оптовых цен на АИ-92.**

Причина – падение среднего объема сделок (см. Рисунок 2) и значимое сокращение доли профессиональных биржевых трейдеров. На бирже наблюдается приток независимых владельцев АЗС, совершающих сделки напрямую в небольших объемах. Сделки стали короткими, что привело к падению волатильности биржевой цены. С одной стороны, нас не может не радовать снижение спекулятивного эффекта биржевой торговли<sup>1</sup> и расширение числа независимых участников, с другой мы продолжаем видеть усугубление диспаритета оптовых и розничных цен на бензин. Оптовый рынок утратил былую волатильность, при этом оптовая цена отыграла акцизные потери еще в 2016 году и продолжает расти месяц от месяца. В то же время,

<sup>1</sup> По результатам опроса экспертов биржевого трейдинга, проведенного в 1 квартале 2018 года, мы пришли к выводу, что на сегодняшний момент профессиональные трейдеры стали выполнять сугубо брокерскую функцию, лишившись возможности производить спекулятивные сделки. С О Ю З ”

рост розницы сдерживается в пределах инфляции, несмотря на новые повышения акцизов в 2018 году.

Здесь важно учитывать специфику независимых игроков розничного сегмента моторных топлив. Во-первых, находясь в условиях высокой конкуренции с розницей ВИНК, типичный независимый трейдер стремится обеспечить тот уровень пролива, который позволяет ему «удерживаться на плаву». Здесь работает простой принцип – один раз «замотал пистолеты», значит, к тебе больше не придут. Кривая спроса на оптовый бензин со стороны независимых владельцев АЗС стремится к вертикальному виду, т.к. им в первую очередь необходимо обеспечить рассчитанный на основании предыдущих периодов потенциальный (по сути, фиксированный) объем топлива на автозаправочной станции. Отсюда, они готовы выбирать небольшими объемами топливо с биржи по ценам, совпадающим или даже более высоким, чем конечная розничная отпускная цена. Во-вторых, конкурируя с ВИНК, независимый участник розничного рынка находится в еще более стесненных условиях с точки зрения возможностей расширения маржинальности. Отсутствующие в следствие невысоких объемов пролива и небольшого количества точек маркетинговые бюджеты, а также вынужденная ценовая позиция (несколько ниже, чем у ВИНК, в условиях высокой оптовой цены и сдерживаемой розничной) убивают независимый сектор топливной розницы.

Подобные условия нецелесообразны с точки зрения ведения предпринимательской деятельности в розничном сегменте топливного рынка. Также хотелось бы отметить, что исследование, проведенное «Независимым топливным союзом» в прошлом году, предсказывало проявление подобных проблем, однако наши рекомендации не были учтены.

В условиях текущего «взрывного» роста динамики цен на топливном рынке «Независимый топливный союз» предлагает проект системных изменений на российском топливном рынке.

### **Проект системных изменений на российском топливном рынке.**

1. Ручное управление и ситуативные меры способны снять напряженность на рынке лишь в краткосрочной перспективе, а в среднесрочном и долгосрочном периодах приведут лишь к усугублению негативных тенденций и повлекут за собой новые проблемы. **Вывод:** необходим комплекс институциональных изменений, способный задать адаптивные правила игры, удовлетворяющие запросам всех участников рынка.
2. Ключевым элементом новой системы должен стать гибкий механизм обеспечения баланса внутреннего и внешнего рынка. Предложение нефтепродуктов должно зависеть от соотношения оптовой биржевой цены и экспортной альтернативы.

- Вывод:** требуется создание гибкого механизма ценообразования, который позволит сбалансировать предложение нефтепродуктов на внутреннем рынке.
3. Для полноценной реализации комплекса изменений требуется опора, которая уже на сегодняшний день выполняет роль важного рыночного института. **Вывод:** в качестве фундамента институциональных преобразований на российском рынке нефтепродуктов должна выступить биржа АО СБМТСБ.
  4. На российском рынке нефтепродуктов сложилась ситуация острого ценового диспаритета. При общем росте, оптовые и розничные цены растут в значимой диспропорции, что в свою очередь уничтожает рентабельность розничного бизнеса. **Вывод:** необходима ликвидация ценовых диспаритетов в разных сегментах рынка, требуется создание правил, обеспечивающих преемственность цены на всех звеньях производственной цепи (переработка – опт – мелкий опт – розница).
  5. В период с 2015 по апрель 2018 года акциз на бензин (5 класс) вырос на 80,2%, что в денежном выражении составляет 4 990 руб./тонна или порядка 3,7 руб./литр. Сегодня акциз составляет 11 213 руб./тонна (8,3 руб./литр). Аналогичная динамика изменений акциза наблюдалась также и в отношении дизельного топлива. Несмотря на разговоры в окол властных кругах о снижении акцизов на 3000 руб./тонна, ясно, что это очередные «полумеры», призванные снизить уровень социального и предпринимательского негатива. Традиционно акциз являлся налогом на яд (алкоголь, табак и проч.), однако к топливу тяжело применить такое определение, учитывая его значимость для экономики в целом. Рост акцизов в условиях ценового диспаритета способствует напрямую серьезному сжатию розничного сектора, снижению уровня качества топлива, а также повышению уровня социального негатива. **Вывод:** в сложившейся ситуации необходим принципиальный отказ от акцизов на топливо, как деструктивного налога, оказывающего негативное воздействие на всю экономику страны.
  6. Обеспечение указанных выше изменений требует проработки соответствующего инструментария. **Вывод:** снижение уровня волатильности цен по сегментам, устранение ценового диспаритета, а также нормализация правил игры внутри российского рынка нефтепродуктов можно достигнуть за счет следующих инструментов:
    - радикальное увеличение объемов обязательной биржевой торговли (25% - ДИЗЕЛЬ; 50% - БЕНЗИН);
    - системное развитие биржевой мелкооптовой торговли;
    - подключение торгов с отгрузкой трубопроводным транспортом;
    - обязательные правила реализации нефтепродуктов на бирже для всех системообразующих заводов (объем переработки более 1 млн. тонн в год);

- приоритет территориальных индикаторов оптовой цены над национальными;
- упразднение временного лага при формировании цен в разных сегментах рынка;
- разработка рекомендуемых стандартов дифференциации уровня цен в зависимости от сегмента топливного рынка.

Для эффективного представительства интересов владельцев независимых АЗС прошу включить представителя «Независимого топливного союза» в лице Баженова П.А. в Биржевый комитет ФАС России.

С уважением,

**Президент Союза  
«Независимый топливный союз»  
8 (925) 423-80-10**



**П. А. Баженов**