

Качество топлива на АЗС: новый подход к проблеме



Александр Былкин

Forbes Contributor

Что должно предпринять государство, чтобы убрать с рынка суррогаты моторных топлив?

Проблема суррогатов моторных топлив в России имеет хронический характер. За последние 10 лет были испробованы всевозможные способы борьбы с фальсификатом разной степени эффективности. Но полностью решить задачу так и не удалось, контрафакт до сих пор обращается на внутреннем рынке в значительных объемах.

Новая инициатива Росстандарта, заключающаяся в проведении экспресс-оценки качества топлива на АЗС (вместо используемых сегодня длительных лабораторных тестов) и моментальной остановке ее деятельности в случае выявления нарушений, направлена на радикальное устранение этой проблемы. Окажется ли эта мера эффективной, или недобросовестные продавцы с легкостью переступят через новую преграду?

Двойной ценник на дизтопливо

Лучший способ понять масштабы и специфику проблемы суррогатов – выехать за пределы города и, двигаясь по крупной магистрали, внимательно смотреть на стеллы АЗС. По мере удаления от города помимо фирменных заправок крупных компаний начнут встречаться «безымянные» заправки, на стеллах которых будут фигурировать две марки дизельного топлива (ДТ) с разницей в цене 5-10 рублей за литр. Более дешевый продукт и есть неподакцизный субститут дизтоплива.

Интересно, что не только продавцы, но и покупатели прекрасно это понимают. Такие АЗС отнимают долю рынка у честных игроков, а потребители экономят на топливе порядка 20%. Можно сказать, что рынок фальсификата полностью прозрачен и удобен для всех, кроме государства и добросовестных производителей. Именно заинтересованность столь широкого круга участников рынка делает такой сложной борьбу с нелегальной деятельностью по реализации низкокачественных моторных топлив.

Снижение цен на нефть и налоговые маневры поставили существование «простых» НПЗ, неспособных производить качественное топливо, под угрозу, и только прибыльная реализация суррогатов на внутреннем рынке позволяет им держаться наплаву. Такие заводы являются источником проблемы, и дабы ликвидировать ее в корне, в 2016 году был введен акциз на все используемые вместо ДТ среднестиллятные топлива, равно как и в 2006 году был введен акциз на широко используемый в то время прямогонный бензин – субститут автомобильного.

Подразумевалось, что НПЗ не смогут продавать свое дизтопливо под другим именем, например, печное или судовое маловязкое топливо, и будут вынуждены уплачивать акциз при реализации продукции на внутреннем рынке. Так и вышло, но лишь наполовину – объем суррогатов дизтоплива сократился с 9,1 млн т в 2015 году до 4,5 млн т в 2016 году. Часть заводов «расширила» номенклатуру выпускаемой продукции и продолжает продавать субститут дизтоплива под названием, например, дистилляты газового конденсата средние, уклоняясь от уплаты акцизов.

Что касается суррогатов бензина, его объемы на рынке сейчас минимальны, поскольку это достаточно сложный в производстве продукт и простые НПЗ неспособны сделать что-то даже отдаленно его напоминающее. В этом смысле прямогонный и качественный дизель класса 5 не имеют существенных отличий, особенно если речь идет об их применении в несовременных автомобилях, которых на наших дорогах большинство.

Суррогаты и «цена» проверок АЗС

«Налоговый» удар по НПЗ оказался эффективным, но не решающим – текущая доля неподакцизных суррогатов на российском рынке все еще составляет около 10%. Продолжить борьбу за лишение НПЗ каналов

сбыта контрафакта на днях решил Росстандарт, выступив с инициативой ускорения процедуры проведения проверки и закрытия АЗС при выявлении нарушений. Звучит обнадеживающе, но сработает ли на деле?

Проблема в том, что на огромном количестве АЗС в явном виде представлено суррогатное топливо. Как указано выше, чтобы установить наличие фальсификата, не нужно никаких тестов, достаточно просто посмотреть на цену топлива на стелле. Если она заметно ниже рыночной, значит топливо реализуется незаконно. Невозможно безубыточно продавать топливо по цене четверть ниже средней по рынку, только если акциз не был уплачен. Такие АЗС работают бесперебойно годами, и никакие проверки для них не являются преградой, хотя даже текущие механизмы контроля должны были бы работать эффективно. Залог успеха таких заправок скорее всего кроется в финансовом стимулировании проверяющих.

Новая практика моментальных проверок скорее всего только увеличит «цену успешно пройденной проверки» и не станет радикальным решением проблемы. Хотя ожидать некоторого положительного эффекта все же стоит.

Есть ли все-таки какое-то радикальное средство борьбы с суррогатами? На наш взгляд, легче контролировать считанные НПЗ, чем тысячи АЗС. Существуют несложные аналитические способы, позволяющие точно определить заводы, уклоняющиеся от уплаты акцизов при реализации субститутов дизтоплива.

Для их внедрения и реализации не требуется отдельных контролирующих органов, специальных средств проверки и огромных бюджетов. Достаточно лишь внимательно следить за отчетностью заводов и делать правильные выводы.

<http://www.forbes.ru/biznes/341567-kachestvo-topлива-na-azs-novyj-podhod-k-probleme>