



Поставщики отказались отгрузить ранее законтрактованное горючее – подобные проблемы происходят регулярно

В понедельник, 19 апреля, "Укрзалізниця" (УЗ) предупредила – запасов дизельного топлива в компании осталось только на ближайшие 4 дня, то есть до пятницы, 23 апреля. Оператор объяснил ситуацию отказами 2 трейдеров отгрузить ранее законтрактованные 10 тыс. т горючего.

Вчера, 21 апреля, и.о. председателя правления УЗ Иван Юрик обнадежил, сообщив, что госкомпания договорилась с поставщиками дизтоплива и стороны уже согласовывают планы отгрузки.

Одновременно с этим стоит отметить, что проблема критически низких запасов дизеля, повторяющаяся в УЗ чуть ли не ежегодно, ранее не приводила к остановке ж/д сообщения.

Однако в этот раз, в связи с совпадением ряда факторов – остановкой поставок трубопроводного ДТ из России и запланированным с 15 мая ремонтом Мозырского нефтеперерабатывающего завода в Беларуси, на рынке нет больших объемов свободного дизеля.

UBR.ua разузнал у экспертов, почему у "Укрзалізници" внезапно закончилось дизельное топливо, и сможет ли компания найти у других поставщиков нужные объемы, чтобы продолжить работу.

Почему у УЗ проблемы с поставками дизеля

В сообщении пресс-центра УЗ о причинах отказа трейдеров в поставках не сообщалось. Компания лишь утверждала, что "контролирует ситуацию" и "имеет четкий план действий для обеспечения необходимого объема топлива в ближайшее время".

Действительно, "контролировать" такие ситуации УЗ не впервой – тем более, что ранее положение с запасами ДТ становилось даже более критичным.

В феврале 2019 года издание *enkor* получило документы с поручениями ограничить использование ДТ, которое правление компании направляло руководству региональных подразделений – тогда было решено "оптимизировать" пропуск грузовых поездов по

электрифицированным участкам, приостанавливалась выдача ДТ для ремонтных работ.

Сами филиалы железнодорожного оператора тоже констатировали острую нехватку топлива: в "Южной железной дороге" (181 т), "Юго-западной железной дороге" и "Одесской железной дороге" 22 февраля запаса ДТ оставалось на один день работы. Наибольший запас топлива сохранялся на "Приднепровской железной дороге" – на три дня (310,3 т).

Подобные случаи бывали и до 2019 года. Одной из причин их возникновения являлась непрозрачность расчетов стоимости топлива на тендерах – как объяснял тогда первый замминистра экономического развития и торговли Максим Нефедов "либо УЗ переплачивала", либо поставщик угрожал остановить отгрузку, требуя повышения цен.

Чтобы решить проблему, еще в феврале 2018 года УЗ перешла на формульное ценообразование.

Эта модель предполагает проведение торгов только за маржу поставщика, в то время как основа суммы формируется исходя из курса доллара, акцизов и топливных котировок, публикуемых агентством S&P Global Platts. В случае изменения этих параметров меняется и конечная стоимость товара перед отгрузкой.

Как видно из событий 2019 года, только формульное ценообразование проблему не решило. На блокировку закупок, которая происходит в результате "давления отдельных игроков на Укрзалізницю", в августе 2019 года жаловался тогдашний глава компании Евгений Кравцов. В связи с этим компания прибегла к механизму "рамочных соглашений".

Они предполагают предварительную квалификацию поставщиков, чтобы выбрать "исключительно надежных", объяснял Кравцов. Затем уже с ними проводятся аукционы (по той же формульной системе), а сама отгрузка может быть проведена в любой момент в течение действия рамочного соглашения. При этом отказаться от выполнения обязательств подписавший его трейдер не может в связи с риском потерять финансовое обеспечение договора.

Однако сейчас не сработал и этот предохранитель. По словам директора "Консалтинговой группы А-95" Сергея Куюна, срыв отгрузки ДТ в апреле стал возможным из-за того, что рамочными соглашениями не регламентируются точные даты поставок – они заключаются на год, и трейдер имеет законное право поставить горючее в любой момент до истечения его действия.

При этом компания прозевала момент, когда без проблем можно было договориться о поставках дизеля. Такая возможность, указывает Куюн, была в марте.

"На рынке образовался профицит – все "залились", так как месяц был холодным. По словам участников рынка, они в марте сами обращались к УЗ, говорили – заберите, мы

по договорам готовы поставлять. Но в УЗ отказывались – ведь еще год впереди. Зато они пришли к компаниям сегодня, когда растет и дефицит на рынке, и цена. И теперь УЗ всем рассылают разнарядки, бегает по рынку, но рынок говорит: "Ребята, извините. Теперь мы не готовы поставлять", – рассказал о ситуации Куюн.

Возможно, к проблемам с обеспеченностью топливом привела и коррупция в компании. Уже 20 апреля, через день после объявления о критически низких остатках ДТ, Служба безопасности Украины опубликовала сообщение о выявлении "масштабного механизма хищения дизельного топлива".

Как сообщается, схема существовала в большинстве подразделений компании, убытки от нее могут достигать десятков миллионов гривен, а само воровство не прекращалось даже в условиях критической нехватки топлива.

"СБУ совместно с АО "Укрзалізниця" продолжает принимать меры по недопущению срыва перевозочного процесса на железнодорожном транспорте из-за нехватки дизельного топлива", – заверяют силовики.

Дефицит был предсказуем

Предвидеть дефицит топлива на рынке у госкомпании была возможность. После ареста украинскими властями части трубопровода "Самара-Западное направления" 15 марта об уходе с украинского рынка заявил Proton Energy, крупнейший поставщик дизельного топлива.

В тот же день о приостановке поставок российского дизеля с 1 апреля объявила компания Wexler Group.

Как пишет эксперт "Лиги антитраста" (проект общественных организаций "Совет защиты конкуренции и потребителей" и "Наши деньги"), с входящей в Wexler Group компанией "Анвитрейд" УЗ заключила договор на поставку ДТ по одному из 5 тендеров (суммарно 1 млрд грн), объявленных еще в конце прошлого года.

С победителем других 4 тендеров – компанией "Альянс Энерго Трейд" – был заключен только один договор. Процедуры по оставшимся тендерам на 600 млн грн не были завершены подписанием соглашения и остались "висеть в воздухе".

Горючка займы

Как предположили в Лиге Антитраста, выход из ситуации, помимо разморозки действующих тендерных процедур с "Альянс Энерго Трейд", мог бы состоять в том, чтобы взять топливо займы – так железнодорожный оператор поступал ранее, хотя "всегда были вопросы к условиям таких соглашений, которые становились основанием для уголовных производств".

По информации Сергея Куюна, именно поиском поставщика, у которого компания могла

бы взять горючее в займы, а потом вернуть, УЗ сейчас и занимается – а за выигранное время до истощения запасов в госпредприятии хотят провести новый тендер.

Удастся ли это сделать и, таким образом, предотвратить остановку деятельности – вопрос, на который по-разному ответили опрошенные UBR.ua эксперты.

Гендиректор торгового дома SunOil Леонид Косянчук указывает, что после ухода с рынка Proton Energy "ее знамя пока некому подхватить" – на ее место в цепочке поставок горючего российской "Роснефти" должна встать компания Coral Energy, но она еще не взяла на себя эти обязательства.

Все это накладывается на плановый ремонт еще одного крупного поставщика – Мозырского НПЗ в Беларуси, который будет заниматься техническим обслуживанием с 15 мая по 15 июня.

Из-за этого в мае, считают собеседники информационного агентства Reuters, в Украине образуется дефицит ДТ в объеме до 270 тыс. т. Согласен с тем, что "по маю ресурсный дефицит составит где-то в районе 300 тыс. т" и Леонид Косянчук, констатируя – сейчас найти свободный дизель у УЗ не будет возможности.

"У трейдеров были какие-то остатки, но они планировали отдать их на розницу, а не куда-то в опт – там же заработка нет. Тендерные оптовые поставки интересны, когда можно поставить в знаменатель проданные литры, а в числитель – затраты по содержанию сетей", – говорит Косянчук.

Шансы отыскать дизель

С тем, что УЗ не удастся найти альтернативных поставщиков, не согласен глава Всеукраинского центра реформ транспортной инфраструктуры (ВЦРТИ) Владимир Наумов.

Он привел в защиту своей позиции несколько аргументов: во-первых, "почти все тепловозы "Укрзалізниця", помимо новых американских, ездят на Евро-0", которому можно "элементарно найти замену".

"Топливо найдут. И до этого брали в долг, а потом возвращали. Никто не позволит УЗ остановиться", – убежден Наумов.

Во-вторых, УЗ, уверен глава ВЦРТИ, для любого трейдера – "лакомый кусок", так как компания является заказчиком топлива в очень больших объемах.

Не видит проблемы в сложившейся ситуации и эксперт общественной кампании "Евро-Патруль" Вячеслав Коновалов, полагая, что поставщики в очередной раз просто "играют на нервах", пытаясь выбить повышения ставок "на 10% или более".

Косвенно отсутствие рисков остановки деятельности подтвердил UBR.ua и один из

представителей УЗ, объяснив, что сейчас компания продолжает осуществлять "рекордные отгрузки", а высшее руководство не сообщало о каких-либо ограничениях.

Тем не менее очевидно, что 4-дневный запас топлива для ключевой инфраструктурной компании страны, на территории которой идет война, не является нормальным. Не допустить этого в будущем, впрочем, вполне возможно, считает Сергей Куюн.

"УЗ уже много лет напрочь отказывается устанавливать понятные, абсолютно четкие алгоритмы снабжения топливом. Но что такое УЗ? Это работа 365 дней в году – абсолютно понятно, сколько нужно топлива. Почему не провести, условно говоря, в начале года тендер, собрать всех желающих и четко расписать лоты – например, на июнь. Победитель будет четко знать уже в январе, сколько топлива и куда нужно привезти в определенный день", – предложил Куюн.