**ПРОТОКОЛ**

**заседания Консультативно-экспертного совета**

**по рынкам нефтепродуктов при Омском УФАС России**

г. Омск 26.05.2017

**Присутствовали:**

**Ю.В. Матвейко** - заместитель председателя Совета, Вице-президент Российского топливного союза (Алтайский край);

**Г.В. Лаптева** - заместитель руководителя Омского УФАС России;

**А.М. Сафин** - заместитель Генерального директора по коммерческой деятельности ООО «Газпромнефть-Региональные продажи»;

**Ф.Р. Фазылов - з**аместитель Генерального директора по маркетингу ООО «Газпромнефть-Региональные продажи»

**С.А. Ческидов**- член Совета, начальник Управления контроллинга поставок и региональных рынков Департамента по управлению антимонопольными рисками ПАО «Газпром нефть»;

**А.И. Беляев** - директор Сибирского отделения ООО «Газпромнефть-Региональные продажи»;

**Д.А. Васильченко** - заместитель начальника кафедры Омской Академии МВД России;

**Г.А. Панкеев** – член Совета, член Совета директоров Российского топливного союза, представитель независимых операторов рынка нефтепродуктов (Новосибирская область);

**И.Г. Фридман** – член Совета, представитель независимых операторов рынка нефтепродуктов (Омская область);

**В.Н. Чертоляс** - представитель независимых операторов рынка нефтепродуктов (Кемеровская область), директор группы компаний «Кузнецкий уголь»;

**В.В. Тарабин** - представитель независимых операторов рынка нефтепродуктов (Омская область), ООО «Управление АЗС»;

**Л.В. Потапова** - представитель независимых операторов рынка нефтепродуктов (Омская область), ООО «Управление АЗС»;

**К.В. Соловьев** - представитель независимых операторов рынка нефтепродуктов (Кемеровская область), директор ООО "Центр-Розница»;

**С.В. Суменков -** ответственный секретарь Совета, Заслуженный эксперт ФАС России.

**Повестка дня:**

1. Практика ООО «Газпромнефть-Региональные продажи» по внедрению топливного интегратора в регионах СФО.

2. Обсуждение дополнительных вопросов.

3. О подходах к механизмам выявления и устранения фальсифицированной и контрафактной продукции с рынков нефтепродуктов.

4. Разное

**По первому вопросу:**

**Выступили Ф.Р. Фазылов, А.М. Сафин, С.А. Ческидов.** Рассказали, что в порядке расширения взаимодействия с независимыми операторами в качестве одного из вариантов ООО «Газпромнефть-Региональные продажи» (далее - Газпромнефть-региональные продажи, Общество) рассматривает сегодня предложение независимым операторам новой формы взаимоотношений - это заключение с Обществом агентских договоров на продажу нефтепродуктов Общества. На текущий момент предлагается для независимых операторов на выбор либо заключение договора поставки, либо агентского договора, соответственно независимые операторы сами выбирают, какой способ взаимодействия с Обществом им более интересен. С начала года на территории Российской Федерации Обществом заключено 14 агентских договоров, примерно 80 заправок независимых операторов перешло на работу по агентским договорам. В процессе переговоров о заключении агентских договоров по предложениям независимых операторов в них вносились изменения, чтобы максимально учитывать обоюдные интересы сторон, в настоящее время применяется версия №7. Хочется получать от контрагентов обратную связь для дальнейшего совершенствования условий договоров. Направлены соответствующие изменения в Правила торговой практики ПАО «Газпром нефть» (далее – Газпромнефть, Компания) в ФАС России на предмет рассмотрения наличия/отсутствия антимонопольных рисков. Такую форму взаимодействия с независимыми операторами на основе агентского договора Общество условно называет «топливный интегратор». Пока остановились на единственной схеме взаимодействия, когда агент работает от своего имени, учет нефтепродуктов и весь бизнес ведет самостоятельно, Общество, по сути, предоставляет только продукт на реализацию. В дальнейшем вариантов «топливного интегратора» может быть множество. В частности, рассматривается возможность, если это будет рыночно обосновано, предоставление независимым операторам бренда Компании, рекламы и т.п. Трудно оценить эффективность разных вариантов, не попробовав их. Если это даст эффект некоторой синергии для Компании и контрагентов, Общество постарается направить эту синергию так, чтобы это было взаимовыгодно. Поэтому Общество и говорит о «топливном интеграторе», как о способе взаимодействия с контрагентами.

Сейчас Общество расширяет географические границы своих «пилотных» проектов. Контрагенты работают от своего имени и пока продолжают так работать. В дальнейшем планируется интеграция с системами Общества, в частности с учетными системами. Общество сможет вводить программу лояльности для того, чтобы увеличить «прокачку» у контрагентов, чтобы не было, так сказать, «каннибализма»: чтобы заправки «не съедали прокачку» друг у друга. Независимые операторы подбрасывают разные идеи, как можно еще взаимодействовать: можно расширять сетку корпоративных продаж, это один из способов взаимодействия с независимыми владельцами АЗС на территориях их размещения. Если контрагенты будут продавать больше, то совместно увеличится «прокачка», это некий положительный фактор, поэтому Общество рассматривает топливную интеграцию именно с той точки зрения, чтобы увеличивать совокупный объем своей реализации как через контрагентов, так и по агентским договорам.

Если независимым операторам нужен будет по «трассовым сетям» какой-то бренд, то возможна еще плюсом дополнительная опция по договору. В настоящее время решается вопрос по введению (возрождению) бренда Компании «Сибнефть». На этой неделе поставлены две стелы под брендом «Сибнефть» в Смоленской области. В Омске должна появиться заправка под брендом «Сибнефть». На Алтае Общество «переодевает» заправки в бренд «Сибнефть». Ожидается влияние бренда на увеличение прокачки. Многие независимые операторы этим брендом пользовались и пользуются до сих пор безвозмездно. В Омской области бренд «Сибнефть» тоже должен нормально «выстрелить», поскольку бренд раскручен так же, как и бренд «Газпром нефть». А в будущем Общество планирует предоставлять контрагентам также премиум-бренд Компании «Газпром нефть» При желании работать под брендом Компании контрагент обращается в Компанию или в Общество, которые оценивают целесообразность и условия работы сети контрагента под брендом Компании с учетом соблюдения стандартов продаж Компании. Если будет предоставлен бренд «Газпром нефть», то для потребителя это будет гарантировать максимальный набор товаров и услуг, а бренд « Сибнефть» - это эконом-бренд.

Вопрос сегментации агентского вознаграждения. Есть сегментация по регионам и внутри региона. Размер агентского вознаграждения меняется, в том числе с учетом объемов «прокачки». Изначально бралась разница между ценами на стеле и мелкооптовыми ценами в ретроспективе за 2013-2015 г.г., а также за половину 2016 г. По бензину по всем регионам маржа увеличилась, значит, агентское вознаграждение можно увеличить; по дизельному топливу маржа уменьшилась, агентское вознаграждение уменьшилось - это закономерно. На текущий момент закрылся 2016 год и видно, что этот год выбивается из всех тенденций: сезонность отыгралась по-другому, часть агентских договоров оказалась в зоне нулевой рентабельности, часть наоборот оказалась в плюсе. Поэтому агентский договор заключается сроком на один год, чтобы нивелировать сезоны низких и высоких трендов по марже, а по истечении года делается перерасчет последующего агентского вознаграждения, учитывая риски и исходя из прогноза на следующий год. Дальше одного или двух лет прогнозировать невозможно.

По регионам: есть регионы с низкой розничной ценой и высокой входной ценой за счет дорогой логистики, это исторически Алтайский край, Кемеровская область, где маржа низкая и поэтому агентские вознаграждения небольшие. Если ситуация будет меняться, то и размер агентского вознаграждения будет меняться.

По дополнительной премии за объем прокачки механизм пока не выработан. Одиночной АЗС давать агентское вознаграждение в одном размере, а для АЗС, объединенных в сеть – в другом размере, Общество пока не готово, тем более, что объединение в «сеть» может быть фиктивным, поэтому Общество находится в процессе поиска соответствующих механизмов. Пропорции между уровнями доходов и расходов у всех различаются незначительно, как только механизм появится, будем его транслировать.

По заправкам газовым автомобильным топливом в режиме топливного интегратора - вопрос связан с наличием «балансовых заданий» и регулируемых цен на СУГ. Ждем, когда на газовое топливо установится биржевая цена, которая будет отражать рыночную цену. Регулятор считает что основные производители не в полной мере реализуют на биржевой площадке газовое топливо. Когда процесс биржевой продажи стабилизируется, тогда и этот вопрос будет актуализироваться.

**Решили**: Принять информацию к сведению.

**По второму вопросу:**

**С.В. Суменков:** Газпромнефть дорогу от своей нефтебазы в г. Омске не может привести в надлежащее состояние, поэтому, хотя дорога и муниципальная, но страдает Общество и его контрагенты, в том числе независимые операторы, разбиваются автозаправщики, увеличивается время проезда, потери эффективности Общества значительно превышают затраты на ремонт дороги.

**Ответ:** Вопрос неоднократно поднимался. Нефтебаза принадлежит ООО «Газпромнефть – Терминал». Средства на ремонт не принадлежащего Обществу имущества - муниципальной дороги невозможно предусмотреть и учесть в качестве обоснованных расходов.

**И.Г. Фридман, Л.В. Потапова:** На дизельное топливо в текущем году из месяца в месяц происходит снижение маржинальности: так, в апреле 2016г. маржа составляла 6 400 руб./т, в апреле этого года – 4 500 руб./т, в мае 2016г. – 6 500 руб./т, в мае этого года – 2 800 руб./т. Если в других регионах давление на розничные цены оказывают сетевики, торгующие суррогатом по заниженным ценам, то для Омской области это нетипично, а если и есть незначительное количество суррогата, то он торгуется по цене Газпромнефти. Также, в отличие от Алтайского края, где розничная цена на суррогатное дизельное топливо ниже розничной цены Газпромнефти до минус 6 рублей, в Кемеровской области также никто не торгует ниже цены Газпромнефти. При том, что оптовую цену (соответственно и мелкооптовую) определяет уровень биржевых цен, розничные цены должны устанавливаться Газпромнефтью исходя из «затраты плюс» дифференцированно по регионам, чего до настоящего времени не происходит.

**Ответ:** на резкий рост оптовых и мелкооптовых цен на дизельное топливо с начала текущего года повлияли длительные остановки нефтеперерабатывающих заводов на профилактический ремонт, что в свою очередь неизбежно повлияло на соотношение спроса и предложения. В ближайшее время ситуация стабилизируется. По дифференциации розничных цен в зависимости от региональных условий вопрос постоянно отслеживается.

**Ю.В. Матвейко:** Существует проблема с недоливами нефтепродуктов в железнодорожные цистерны. Если в железнодорожной цистерне, приходящей с Омского НПЗ, когда поставщиком является биржа, недолив составляет 300-400 кг, мы считаем это за счастье и принимаем эту недостачу на себя, а в последних поставках недолив составляет 600-700 кг и более, до 1500кг по 92-му бензину и дизельному топливу. По Ачинскому НПЗ такой проблемы нет, даже бывает плюс. Биржа от претензий в свой адрес отказывается, будто бы биржа отдает на завод разнарядку, завод наливает продукт и отправляет, пломбы целые и вопросов к бирже нет.

**Ответ:** Да, такая проблема существует по причине использования разных методов измерения. Необходимо осуществлять приемку тем же методом измерения, который использовался при отгрузке. При выполнении всех требований по соблюдению единства измерений недостачи минимизируются. Нужно действовать по инструкции П-6 или так, как согласовали стороны в договоре, в части комиссионной приемки с целью установления фактической массы поставленного продукта.

**Г.А. Панкеев:** вопрос к ФАС - когда заказчики проводят торги на закупку нефтепродуктов по процедурам Федеральных законов № 44-ФЗ или № 223-ФЗ, правомерно ли выставление ими таких требований, как наличие заправок в различных или во всех муниципальных образованиях региона, количество заправок, обустройство и оснащение заправок?

**Ответ:** правомерность требования заказчика об обязательном наличии определенной сети АЗС в регионе при проведении антимонопольным органом проверки закупки рассматривается в каждом конкретном случае индивидуально и может быть признана обоснованной, в том числе если заказчику это экономически целесообразно и он докажет, что в противном случае будет нести необоснованные убытки. Для реализации указанного требования «мелкие» участники закупки могут объединяться в так называемые «пулы».

**По третьему вопросу выступили:**

**Ю.В. Матвейко:** Рынок нефтепродуктов Алтайского края - один из самых проблемных рынков Сибирского федерального округа. Основной оператор розничной продажи нефтепродуктов по количеству АЗС - это Роснефть, порядка 80-ти АЗС. Вторым идет Газпромнефть - порядка 40 с небольшим станций, но по результатам прошлого года «проливает» чуть больше, чем Роснефть. Третьими идут франшизеры компании Лукойл - порядка 45-ти АЗС. Весь рынок края представлен примерно 500-ми АЗС. Из тех 320-325 станций, которые не работают под брендом нефтяных компаний, практически каждая вторая станция торгует нефтепродуктами по ценам на 4 - 6 руб. ниже, чем цены на стелах нефтяных компаний. Те, кто работает с легальным товарным продуктом, покупает топливо в мелком опте, и те, кто покупает топливо на бирже, конкурировать с такими сетями по цене не могут. Мы от Российского Топливного Союза обращаемся в администрацию региона, в прокуратуру и т.д., пытаемся эту ситуацию переломить, но пока не получается. В первый раз в 2011 году, все помнят топливный кризис, мы провели большую работу и на какое-то время, когда нефтяные компании стали стабильно продавать независимым операторам топливо, рынок вроде бы стабилизировался, все начали торговать товарным продуктом, но потом Казахстан, Яйский, Антипинский и ряд других НПЗ стали поставлять свое топливо, несоответствующее требованиям к товарному автомобильному топливу, в больших объемах. Мы посчитали, что в сутки в Алтайский край заходило в сезон до 1 500 тысяч тонн бензовозами. Эту статистику мы давали в разные органы. В 2014 г. под руководством Главного федерального инспектора в Алтайском крае М.В. Чугуева была создана рабочая группа, в нее входили руководители силовых подразделений. В основном это был 3-4-ый класс топлива, топливо было Павлодарское или с небольших российских мини-НПЗ, без документов и за наличный расчет - «черные деньги». Если вы читали и помните, два человека реально были лишены свободы за ввоз нефтепродуктов с территории Казахстана и буквально за 4-5 месяцев ввоз нефтепродуктов из Казахстана прекратился. Канал из Казахстана перекрыли, но никто не перекрывал поставки с наших заводов, которые производят не товарное автомобильное топливо - не суррогат, но топливо, не предназначенное для торговли на АЗС (средний дистиллят). В конце прошлого года компания Газпромнефть обратилась по указанному поводу в Росстандарт. Из Росстандарта пришло письмо в наше региональное подразделение с просьбой провести проверку качества топлива на ряде сетей АЗС. Однако прокуратура отказала в согласовании проведения такой проверки по мотиву нецелесообразности с точки зрения защиты интересов малого бизнеса. В то же время во время посевной, когда было резкое похолодание, в плюс 5 градусов часть сельхозтехники встала, потому что так называемое дизельное топливо замерзло в системах автомобилей и тракторов. При этом, торгуя по цене 30 рублей за литр на определенных АЗС, недобросовестные поставщики зарабатывают по 5-6 рублей на одном литре топлива. У нас маржа при цене 36 рублей за литр составляет не более одного рубля. Смысла торговать качественным товарным продуктом нет. Есть некоторые сети АЗС, на которых цена минус 4-5 рублей от цены на АЗС нефтяных компаний, при этом они развиваются, покупают и берут в аренду новые АЗС.

Непонятно, почему правоохранители и прокуратура не реагируют, ставя интересы «недобросовестных» в данном случае предпринимателей выше защиты имущественных интересов и здоровья потребителей, в том числе граждан. Нет больше ни одного региона, где порядка 130 АЗС торгуют топливом по цене на 2-3 рубля дешевле оптовых цен нефтяных компаний. Мы в этом смысле уникальны, причем в регионе нет ни одного НПЗ, ни одной нефтяной вышки или скважины.

**А.М. Сафин:** Многие из потребителей не понимают, что. заправляясь некачественным топливом, наносят вред своему имуществу — автомобилю, видят на стеле цену на 4 рубля дешевле и заправляются. Законодательством предусмотрена ответственность за обман потребителей, в том числе за введение в заблуждение относительно потребительских свойств качества товара. В прошлом году компания Газпромнефть проводила в регионах встречи с Главами субъектов Федерации, в Тюмени, Новосибирске и в Москве приглашали Российский топливный союз, представителей прессы, правоохранительных органов. К сожалению все, что обсуждали, осталось на уровне предложений, рекомендаций Главам субъектов Федерации и дальше не пошло. Причем мы озвучивали, что эта проблема носит характер «теневой» схемы. Производитель, производящий средний дистиллят, отчитывается нормально, к нему вопросов нет, он произвел продукт и продал его. А фирмы одновневки или компании-трейдеры покупают средний дистиллят, легализуют его под видом «классового» топлива и реализуют его через автозаправочные сети. Они его и на нефтебазы завозят, и даже известно, на какие нефтебазы.

**А.И. Беляев:** Мне посчастливилось поработать в пяти субъектах РФ и ни один из них не обошла стороной эта беда. Следует отметить, что основная проблема сосредоточена в рамках дизельной группы. Сегодня и в Новосибирской, и в Омской областях сельхозтоваропроизводителями приобретаются десятки тысяч тонн некачественного дизельного толива. Общество за последние два года потеряло объемы продаж сельхозтоваропроизводителям на треть при относительно стабильной емкости рынка. Если говорить о сегменте независимых АЗС, то здесь тоже есть интересный нюанс. Практически 100% операторов розницы приобретают бензиновую группу от 92-го до 98-го бензинов в том или ином размере в зависимости от количества станций, но 46-50% из них и в Новосибирской, и в Омской областях не берут дизельного топлива вообще, при этом мы видим, что на стеле представлены все виды нефтепродуктов. Отсюда вопрос, где же приобретается топливо. Эта тема обсуждается не первый год, со своей стороны мы в очередной раз выступили с инициативой на уровне председателя Законодательного Собрания Новосибирской области, чтобы еще раз поднять этот вопрос и попытаться принять возможные меры, чтобы сократить те объемы некачественного топлива, которые заходят в наши регионы.

**Г.А. Панкеев:** Можно дополнить: сельхозпроизводителю даются бюджетные дотации на приобретение топлива для сельхозтехники, они получают эти дотации, а топливо зачастую покупают некондиционное, поскольку оно дешевле, чем отпускная цена Омского НПЗ.

**А.М. Сафин:** Мы с Департаментом Агропромышленного комплекса Тюменской области этот вопрос поднимали. Действительно, из бюджетов частично компенсируются расходы сельхозпроизводителей на приобретение топлива при подтверждении его приобретения соответствующими документами.

Учитывая, что не все сельхозпроизводители приобретают нефтепродукт у производителей или крупных трейдеров, реализующих качественный продукт, можно полагать, что им поставляют продукт иного качества по более низкой цене, но в сопровождении документов, соответствующих получению государственной поддержки.

**С.В. Суменков:** Речь не только о бюджетах. Посмотрим на проблему в целом. Легальные и добросовестные производители и продавцы качественного товара теряют доходы, но не менее значимая потеря - это вред имуществу потребителей, в том числе граждан, чего многие из них не понимают. Людям, которые живут на уровне черты бедности и имеют старенькую машину, эти 4 рубля экономии с литра топлива кажутся подарком судьбы, в итоге они гробят свою технику, свое здоровье, окружающую среду, поэтому проблема гораздо шире, чем проблема произвести и продать.

Я подготовил Примерную справку по документам, регламентирующим противодействие незаконному обороту промышленной продукции применительно к рынкам нефтепродуктов (прилагается).

Первое. Технический регламент Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту», которым установлено, что Государство - член Таможенного союза обязано предпринять меры для ограничения запрета выпуска в обращение топлива на территории государств членов Таможенного союза, а также изъятия с рынков топлива, не соответствующего требованиям Технического регламента. Как мы знаем, нормы международных договоров, к которым относится Технический регламент Таможенного союза, обладает наивысшей юридической силой на территории всех стран - членов Таможенного союза.

Второе. Указ Президента РФ от 23.01.2015 № 31 «О дополнительных мерах по противодействию незаконному обороту промышленной продукции», которым образована Государственная комиссия по противодействию незаконному обороту промышленной продукции для координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления по противодействию незаконному ввозу, производству и обороту промышленной продукции. Председателем комиссии является министр промышленности и торговли РФ, а заместителями - Министр внутренних дел РФ и руководитель ФНС России. В соответствии с этим же Указом аналогичные комиссии по противодействию незаконному обороту промышленной продукции созданы в субъектах РФ, где председателями являются высшие должностные лица (Губернаторы) субъектов РФ, а заместителями - начальники территориальных органов МВД России. Поэтому в качестве первого инструмента предлагаю наш вопрос ставить перед этими комиссиями в субъектах Федерации, потому что тогда начнут работать такие механизмы, как поручительские пункты, и значит появятся отчетность, контроль и т.д.

Теперь по поводу законодательства, содержащего запреты или нормы ответственности за рассматриваемые правонарушения. Уголовный кодекс РФ не содержит соответствующей специальной квалификации рассматриваемых правонарушений (преступлений), вся специальная квалификация сосредоточена в основном в КоАП РФ. Это, на мой взгляд, препятствует эффективному проведению ОРД по рассматриваемым правонарушениям, в том числе потому, что раз нет специального уголовного состава, значит, нет оснований для планового проведения ОРД, значит, соответствующие правоохранительные органы не работают в этом направлении. Есть две применимых в данном случае квалификации уголовного состава: мошенничество и обман потребителей, но когда я говорю, что нет специальной квалификации, я имею ввиду, что не предусмотрена уголовная ответственность за выпуск и реализацию продукции, не соответствующей требованиям технических регламентов, в данном случае автомобильного топлива, это несколько иной состав - не всегда потребитель обманут, иногда он знает, что покупает. В общем вопрос есть. Ведь именно нарушение технических регламентов можно установить непосредственно в процессе проверки качества продукции, а доказать причинно-следственную связь между тем, что потребитель заправился «плохим» топливом именно на этой АЗС, а через некоторое время у него двигатель застучал, практически невозможно. Хотя применять закон об ОРД полезно даже на основании существующих статей о мошенничестве и обмане потребителей, потому что тогда есть возможность у правоохранительных органов проводить такие мероприятия как опрос, наведение справок, сбор образцов для сравнительного исследования, проверочная закупка, что очень важно кстати и потому, что в таком случае она легитимна и ОРД здесь играет очень важную роль. И наша задача найти возможность инициировать проведение ОРД по этим двум статьям, а также возможность применять данные ОРД для административных воздействий, но там есть сложность в использовании материалов ОРД.

КоАП РФ содержит очень много норм, «подходящих» для указанных нарушений, подконтрольных целому ряду контролирующих органов. Выявление таких нарушений очень сложное, эффективность почти нулевая. Самая существенная статья, которая на самом деле сегодня не применяется реально, это нарушение изготовителем, продавцом требований технического регламента: штраф на юридических лиц от 100 до 300 тыс. рублей, и дальше за действия, повлекшие вред здоровью или имуществу граждан или государственному имуществу - от 300 до 600 тыс. рублей с конфискацией предмета административного правонарушения, а за повторное правонарушение - уже до 1 млн. рублей. Орган, на который по КоАП РФ возложено применять эту статью - это Росстандарт, который уже давно лишился своих территориальных подразделений, в регионах работают только отделы, которые физически не могут эффективно осуществлять такой контроль.

Мы договорились с Омской академией МВД России о том, что они проведут исследовательскую работу на предмет возможности применения реальных механизмов и методик более эффективного выявления и пресечения рассматриваемых нарушений.

**Д.А. Васильченко**: Не могу сказать что правоохранительные органы в этом направлении не работают. В июле уйдет уголовное дело в суд по вопросам, связанным с контрабандой суррогатного топлива из Казахстана на территорию Омской области (для информации копия обвинительного заключения прилагается), расследуется еще одно уголовное дело. Это ст. 226.1 УК РФ - на территорию РФ запрещается ввозить топливо, являющееся стратегически важным ресурсом. Как это происходит - идет несколько автоцистерн, в каждой из которых до 20 тысяч литров суррогатного топлива, купленного в Павлодаре на законных основаниях. Разница в цене, если даже сейчас выровнялись курсы тенге и рубля, составляет 6 рублей за один литр, а если в Павлодаре покупатель берет большой объем, то получает еще скидку, и это все идет ему в карман. Таким образом, лицо с одной цистерны зарабатывает 100-120 тыс. рублей. Машины идут в обход таможни, но если их останавливают на территории РФ, то они объясняют, что дорога через территорию Казахстана плохая и они вынуждены перевозить товар из Павлодара в другие регионы Казахстана через территорию РФ, и показывают соответствующие документы. На самом деле ввезенное топливо реализуется на территории РФ.

Но ввоз контрабанды на территорию РФ - это не единственная проблема. Есть еще так называемая незаконная переработка нефти на мини-НПЗ, незаконные «врезки» на нефтепроводах - разработан целый механизм.

Статистика показывает, что если существует врезка, значит в этом замешан либо сотрудник безопасности, либо инженер данной компании и на 50-60% - сотрудник правоохранительных органов на той территории, где осуществлена врезка. Осуществление врезки требует большой подготовительной работы и осуществить ее могут только высокопрофессионально подготовленные люди, при этом каждый из них имеет свой «почерк».

Работа Академией проводится по трем направлениям: организация и проведение ОРД, применение уголовного законодательства, применение административного законодательства.

Если есть заинтересованность, мы можем подготовить методические рекомендации для сотрудников правоохранительных органов, служб безопасности нефтяных компаний, готовы методически помогать правоохранительным органам в раскрытии данных преступлений и административным органам.

**Решили:**

1. Рекомендовать членам Совета активизировать работу по организации противодействия незаконному обороту автомобильного топлива в регионах присутствия, по взаимодействию с органами представительной и исполнительной власти, правоохранительными и контрольно-надзорными органами.

2. Продолжить работу с Омской Академией МВД России.

**По четвертому вопросу**:

**Решили:** Провести следующее заседание Совета в сентябре 2017 г. Отметить, что 22 сентября 2017 г. исполняется первая годовщина со дня создания Совета. Проработать возможность проведения заседаний Совета не только в г. Омске, но и в других регионах Сибири или Российской Федерации: на Байкале, на Алтае, в Санкт-Петербурге и др.

Приложения: 1. Примерная справка по документам, регламентирующим противодействие незаконному обороту промышленной продукции применительно к рынкам нефтепродуктов.

 2. Копия обвинительного заключения по статье 221.6 УК РФ.

Председатель заседания,

заместитель председателя Совета Ю.В. Матвейко

Ответственный секретарь Совета С.В. Суменков