

ТОПЛИВНЫЙ РЫНОК

«Естественная монополия не будет сама стремиться развивать альтернативу на рынке»

Российский рынок авиакеросина переживает не лучшие времена. Резкое подорожание топлива на фоне падения авиаперевозок уже вызвало серьезную обеспокоенность основных игроков рынка. О том, как контролировать российскую систему ценообразования на авиакеросин, нужно ли закупать топливо за рубежом и несут ли российские перевозчики ответственность за рост цен на рынке, «Ъ» рассказал начальник управления контроля топливно-энергетического комплекса ФАС **Дмитрий Махонин**.

— мнение —

— Как вы охарактеризуете нынешнюю конкурентную среду на рынке авиатоплива в России?

— Для начала необходимо сделать различие двух видов рынков: производства авиакеросина и сопутствующих услуг — заправка и хранение топлива. Рынок производства авиатоплива, как и рынок любых других нефтепродуктов, традиционно является олигопольным, на котором недостаточного развития конкуренция. В сегменте производства присутствуют лишь несколько компаний, занимающих лидирующее положение: «Роснефть», ЛУКОЙЛ, «Газпром нефть», «Сургутнефтегаз». Доля других производителей относительно невелика. Но в сфере ТЭК в аэропортах ситуация совсем неоднородная. Так, в Московском авиационном узле конкуренция развита достаточно неплохо, что естественно, потому что рынок авиаперевозок сосредоточен в основном в столице.

— Как обстоит ситуация в региональных аэропортах?

— Чем меньше пассажиропоток в аэропорту, тем хуже ситуация с конкуренцией ТЭК. В регионах она практически не развита. И эта проблема до сих пор не решена.

— Но ведь у ФАС были планы создания альтернативных ТЭК...

— Этот проект до сих пор находится «в свободном плавании», то есть правительство посчитало, что изменения в правила авиационного доступа к аэропортовой инфраструктуре принимать не следует, потому что рынок способен все отрегулировать. Предполагалось, что в аэропорту с пассажиропотоком от 1 млн человек должно быть не менее трех ТЭК, от 3 млн — не менее пяти ТЭК. Констатирую, что отмена инициатив ФАС ничего не дала позитивного для развития конкуренции.

— Возможно, сама идея была малореализуемой, то есть региональным аэропортам просто не под силу построить новые ТЭК?

— Естественная монополия никогда не будет сама стремиться развивать альтернативу на своем рынке. Пока не будет законодательной нормы, рынок естественной монополии вряд ли будет развиваться самостоятельно, лишь в условиях экономической целесообразности. При этом нельзя сказать, что бизнес хранения и заправки «в крыло» не является привлекательным для независимых участников рынка. Если под строительство нового ТЭК выделяются аэропортовая инфраструктура, земельный участок, есть свободный доступ на рынок, то, разумеется, придут желающие реализовать свои инвестпроекты. Покупая продукт на бирже или во внебиржевом сегменте, можно вполне организовать реализацию топлива с собственного ТЭК.

— Особенно высокие цены на авиатопливо устанавливают ТЭК Дальнего Востока. Каким образом в этом регионе было бы

возможно понизить цены на авиакеросин? Только за счет альтернативных ТЭК?

— ФАС уже много лет говорит о том, что если на рынке нет достаточного предложения, то цена, разумеется, будет выше этого рынка. В России вроде бы нет явных внутренних барьеров для перемещения товаров, тем не менее логистическая составляющая, связанная с транспортировкой топлива, оказывает существенное влияние на его цену. Во-первых, тарифы на железнодорожные перевозки не прекращают расти. Именно этот фактор является определяющим в цене топлива на Дальнем Востоке. В стране нет достаточного нефтяного производства в этом регионе: здесь работает только два завода, причем не с самой большой глубиной переработки. Заводы практически не подключены к системе «Транснефти», поэтому нефть и сырье приходится поставлять по железной дороге из Омска и более западных регионов. Это первая проблема, которую нужно решить. Во-вторых, некоторым властям ДФО следует задуматься о чистоте и прозрачности системы поставок топлива.

— Поясните, пожалуйста.

— Например, создается государственное унитарное предприятие, подконтрольное администрации субъекта, которое осуществляет централизованную закупку и распределение ресурса, особенно в дальневосточных регионах. Надбавка и наценка этой структуры в цене топлива может составлять до 50%. Стоит задуматься, куда уходят эти суммы. Нам говорят, что они необходимы для покрытия кассовых разрывов и кредитных линий для предприятий, что странно. Мы не понимаем, почему аэропорт не может напрямую закупить топливо, а закупает его директивно через некое унитарное предприятие. Такая схема действует также в сфере закупок угля, мазута и пр. Поэтому ФАС активно поддерживает созданное сравнительно недавно Министерство по делам Дальнего Востока. ФАС вместе с этим ведомством определили план для решения этой проблемы. Надеюсь, что так называемые черные дыры будут ликвидированы.

— Тем не менее правительство пытается снизить стоимость цен на авиабилеты в ДФО за счет субсидирования перевозок. Это эффективная мера?

— Это полумера, потому что необходимо развивать рынки, обеспечивать достойное предложение. Россия — нефтяная страна, при этом здесь не развита инфраструктура доставки товара потребителю из отдельных регионов страны. Мы считаем, что, если не развито производство в отдельных частях страны, значит, топливо нужно покупать за рубежом, например в Корее, путем осуществления так называемых своп-операций. Можно было бы обменять избыток дизеля в европейской части страны на корейское топливо, которого так не хватает в ДФО. Для этого требуется только отрегулировать таможенное законодательство. Мы предлагаем этот вариант уже третий год, но пока



ДМИТРИЙ МАХОНИН

никакие решения не принимаются. Скажу лишь, что, даже если ФАС будет возбуждать дела, от этого больше топлива не появится.

— Как вы охарактеризуете динамику цен на авиатопливо в России в конце прошлого года и первом квартале текущего года? Как она соотносится с динамикой мировых цен на нефть за тот же период?

— Цена на рынке сейчас является волатильной, причем она существенно меняется в течение года. Если взять динамику цены с осени 2014 года, то биржевой и внебиржевой крупнооптовый сегмент опускался с 32–33 тыс. руб. за тонну до 22–25 тыс. руб. за тонну.

— На рынке в это время был профицит керосина?

— Я бы сказал, что на рынке был не профицит, а замедление потребления продукта. Биржевые и внебиржевые цены пошли вниз. Но затем последовал явный рост в биржевом сегменте — примерно на 7–8 тыс. руб. за тонну. Во внебиржевом сегменте это было не так заметно, потому что формульное образование цены сглаживает пики подорожания.

— Как ФАС отреагировала на происходящее?

— Понятно, что такие обстоятельства должны были привлечь внимание ФАС. Сейчас мы проводим проверку, чтобы выяснить, из-за каких факторов изменились цены на бирже. Кроме того, ФАС беспокоит ряд крупных сделок по покупке авиационного керосина по цене выше рынка. Спрос на товар ограничен узким кругом крупных потребителей. Необходимо до конца разобраться, насколько взвешенной и сбалансированной является система закупок у перевозчиков, в том числе на бирже. Брокеру дается поручение осуществить закупки в течение полутора месяцев при волатильности цены. При этом цена вознаграждения брокерского контракта завязана на стоимости сделки, поэтому речь об эффективности закупки не идет.

— Какие меры можно предложить для упреждения таких ситуаций?

— Необходимо совершенствовать механизм биржевой торговли, проводить проверку закупок компаний. ФАС уже внесла изменения в приказ, регулирующий процесс реализации товара на организованных торгах. Речь идет о сужении коридоров выставления ценовых предложений на бирже — с 20 до 10 в течение месяца и с 10 до 5 в течение дня. Это должно способствовать снижению волатильности цены в биржевом сегменте рынка. Кроме того, для тех компаний, которые не знают, как именно покупать керосин, на бирже был создан механизм отдельной торговой сессии. Речь

идет о том, что по окончании торгов на рынке становится известна средняя цена, которая сложилась в результате встречного аукциона и условий анонимности. Биржа выставляет среднюю цену сделки. В рамках отдельной торговой сессии в течение 15–20 минут любой продавец и покупатель могут совершить сделку по фиксированной цене, которая сложилась в результате баланса спроса и предложения. В нормативные акты уже внесены поправки. Этот механизм должен заработать через месяц.

— Какие решения приняты в сфере контроля уровня цен на авиакеросин в аэропортах по результатам мониторинга, проводимого службой?

— С начала года ФАС организовала постоянно действующую площадку — Биржевой комитет. Он объединяет не только участников рынка и госорганы (ФАС, Банк России, ФНС), но также экспертов. Участники комитета еженедельно обсуждают ситуацию с биржевыми ценами, факторы влияния на цены, общую рыночную ситуацию, представляют предложения совершенствования действующего законодательства.

— Однако авиакомпании пока не видят особых изменений и даже могут тревожиться, говоря о том, что топливо подорожало на 25% в первом квартале 2015 года...

— Да, вопрос роста стоимости авиатоплива в последнее время вызывал особый интерес у биржевого комитета. Но здесь проблема связана не столько со стоимостью услуг естественных монополий, сколько со стоимостью самого товара. Отмечу, что сейчас биржевая котировка корректируется и ее цена уже изменилась в меньшую сторону на 3–4 тыс. руб., в том числе по внебиржевым контрактам. ФАС уже отчитались нефтяные компании. Например, «Роснефть» с середины апреля снизила цены на 1,5 тыс. руб. за тонну. Перевозчики должны почувствовать этот тренд, а ФАС будет добиваться приведения цены в соответствие с рыночной ситуацией.

— Корректировка цен произошла естественным путем или ФАС приняла некие меры?

— Существуют два основных фактора, влияющих на корректировку цены. Первый связан с приходом крупного игрока, который удовлетворил свои потребности, что в итоге снизило общий спрос на топливо. Существует также фактор контрольно-надзорной функции: когда на рынке становится меньше товара и необходимо стимулировать компании, чтобы они увеличивали предложение, удовлетворили весь спрос. Также до недавнего времени экспортная альтернатива являлась фактором, провоцирующим рост цены на внутреннем рынке. Экспорт был выгоден, но сейчас внутренние и экспортные цены сравнились, что корректирует цены. В преддверии высокого сезона и увеличения спроса на товар необходимо вместе с Минэнерго и профильными министерствами спрогнозировать и не допустить снижения производства на российском рынке нефтепродуктов, потому что такие тенденции уже существуют.

— С чем связана такая тенденция?

— В том числе с налоговым маневром.

— Насколько повлияли решения в части налогового маневра на ценовую политику в сфере топливообеспечения?

— Если говорить о том, что сначала цена за тонну керосина снизилась на 4 тыс. руб., а потом поднялась на 7 тыс. руб., а акция, который возвращается компаниям, составляет порядка 3 тыс. руб., то можно ли говорить о том, что с начала года изменилась цена? В абсолютном выражении, наверное,

нет или очень несущественно. Тогда вопрос в том, как авиакомпания выстраивает свою деятельность и ценовую политику, как работает на рынке. На маршрутах с высокой конкуренцией, где присутствует лоукост, цена на билет значительно ниже. Поэтому здесь вопрос скорее к перевозчикам, а не к нефтяным компаниям.

— Как сейчас работает механизм возврата акциза авиакомпаниям?

— Этот вопрос должен быть задан прежде всего ФНС России. Мне неизвестно о каких-то проблемах, связанных с возвратом акцизов авиационным перевозчикам. Тем не менее не стоит забывать, что подавляющее большинство перевозчиков покупает топливо по долгосрочным контрактам с формульным ценообразованием, которые призваны хеджировать риски компаний в связи с волатильностью цены на бирже. Лишь 10–15% авиационного керосина покупается на бирже, а все остальное — по долгосрочным контрактам.

— Тем не менее группа «Аэрофлот» понесла многомиллиардные убытки в 2014 году. Почему?

— Это вопрос к топ-менеджменту авиакомпании. Если компания рассматривает биржу как способ хеджирования, то тогда ей следует разобраться в истории закупок, которые они проводили, и проверить брокера, который их осуществлял, а также условия работы брокера по контракту.

— Какой будет стоимость авиатоплива нынешним летом?

— Мы понимаем, что год будет непростым, при этом пока сложно что-то прогнозировать. Задача ФАС — следить за тем, чтобы потребители получали товар на рынке в необходимом количестве и не было необоснованных отказов в продаже товара. На фоне снижения пассажиропотока в первом квартале, сокращения обслуживания в аэропортах спрос на авиационный керосин может быть несколько ниже, чем в прошлом году. Этот фактор может оказывать влияние на баланс спроса и предложения. По крайней мере потребление бензина, дизельного топлива уже сокращается в стране.

— Насколько наличие долгосрочных договоров авиакомпаний и нефтяников в сфере топливообеспечения влияет на рыночную конкурентную среду в России и динамику внутренних цен на авиатопливо?

— Рынок авиационного керосина должен быть устойчивым, потому что рынок перевозок тоже существует с ярко выраженными всплесками потребления: зимой сокращается, летом увеличивается, поэтому продавцы и покупатели должны хеджироваться, чтобы цена не была волатильной.

— Насколько выгодно российским нефтяникам производить авиатопливо по сравнению, например, с поставками дизельного топлива на экспорт?

— В начале года netback на авиационное топливо был выше цены внутреннего рынка, что негативно повлияло на цену на топливо в марте. Но сейчас экспортная и внутренние альтернативы примерно выровнялись. В дальнейшем мы надеемся в самое ближайшее время завершить начатую проверку по росту цен в марте—апреле. В ФАС уже собран весь массив данных о бирже, стоимости, мониторинге сделок. Осталось дождаться данных, запрошенных от нефтяных компаний. Целью данной проверки является выявление возможных нарушений на рынке, но самое главное — предотвращение подобных ситуаций впрямь.

Записала Елизавета Кузнецова

Взлет и посадка

— конкуренция —

Наличие фактора сезонности подтверждает и вице-президент СПБМТЭС Антон Карпов. «Колебания цен в конце марта были вызваны в основном тем, что крупные закупщики авиатоплива провели крупные приобретения заблаговременно, перед наступлением высокого сезона на рынке», — говорит он. — При этом на внебиржевом рынке ценовых колебаний отмечено не было. При анализе роста цен можно отметить, что реализация топлива осуществлялась в хабе «Владимир-2», а фактически потребители находились на удалке учета в аэропортах, затраты по транспортировке сказались на итоговых котировках. Стоит отметить также, что возросшие биржевые индексы на СПБМТЭС достаточно четко просигнализировали регуляторам о скачке цен, которые сделали соответствующие предупреждения.

По данным Минэнерго, производство авиакеросина в январе—марте в относительном выражении сократилось в наибольшей степени среди всех основных нефтепродуктов. Так, за первые три месяца текущего года было произведено 1,97 млн тонн авиакеросина, что на 16,8%, или на 397,7 тыс. тонн, меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Для сравнения: производство бензина за первые три месяца выросло на 2,9%, дизтоплива — на 1,8%, а топочного мазута — снизилось на 4,4%. Первичная переработка сырье в январе—марте составила 70,39 млн тонн, что на 0,1% меньше, чем в первом квартале прошлого года. При этом экспорт авиакеросина железнодорожным транспортом в первом квартале составил 171,7 тыс. тонн против 152,6 тыс. тонн за аналогичный период прошлого года (рост 12,6%).

Однако в апреле ценовой тренд достаточно резко начал меняться в сторону уменьшения цен на топливо. За последние несколько недель цены на авиакеросин на основных торговых площадках — Новоярославском заводе и хабе «Владимир-2» заметно снизились: авиакеросин в Ярославле подешевел примерно на 1 тыс. руб. за тонну (до 33–33,1 тыс. руб. за тонну), во Владимире еще заметнее — на 1,3 тыс. руб. (до 34,3–34,8 тыс. руб. за тонну).

Если цены на авиатопливо продолжают снижаться, как в январе—феврале, то мартовский ценовой взлет практически нивелируется и они приближаются к ценам осени прошлого года, когда, например, авиакеросин в хабе «Владимир-2» без транспорта стоил 30,675 тыс. руб. за тонну (по данным СПБМТЭС). С той разницей, что в текущем году авиакомпаниям к тому же стали получать возмещение из госбюджета в размере 2,3 тыс. руб. за тонну. Получается, что, если говорить о росте цен на авиакеросин в первом и втором кварталах текущего года по сравнению с осеню прошлого года, то подорожание может составить менее 10%. При этом напомним, что по заявлениям главы Минфина РФ Антона Силуанова инфляция в России в феврале в годовом выражении составила 16,2–16,4%. «С начала 2015 года европейские цены выросли всего на 5%, если учесть, что рост стоимости нефти Brent составил 14%», — подтверждает Эндрю Боннингтон.

Глубокий анализ

Тем не менее если ФАС все-таки начнет искать нарушения антимонопольного законодательства на рынке авиатоплива и виновных в этих нарушениях, ей придется более обстоятельно проанализировать причины падения и взлета топливных цен на российском рынке.

Падение цен на керосин на российском рынке в начале года было обусловлено ситуацией на финансовом рынке. Из-за высокой стоимости кредитных ставок, снижения потребительского спроса на авиатопливо в какой-то момент авиакомпании замерли в ожидании более понятных условий рынка. В значительной степени эта пауза и стала мертвым штилем на рынке авиатоплива, когда цены упали до минимума. В этот период биржевые цены на падающем рынке стали настолько выгодными, что трейдеры получили указание покупать топливо (большинство компаний делают это через брокеров и трейдеров). Из-за перепродаж между трейдерами рынок стал меняться, цена на топливо — расти. В результате в период с 27 марта по 3 апреля дневной объем торгов вырос в восемьдесят раз: вместо 200–800 тонн топлива в сутки стало продаваться до 6–8 тыс. тонн. Рост сделок по закупке топлива и стал спусковым крючком для разгона цен на авиакеросин. Таким образом, рост цен на внутреннем рынке спровоцировали сами авиакомпании.

Снижение производства топлива, о котором говорят наблюдатели, — совершенно регулируемый фактор. Производство авиатоплива — сложный технологический процесс, который не позволяет в очень короткий срок нарастить объемы выпуска керосина. Кроме того, НПЗ имеют ограниченные емкости для хранения продуктов. Например, Рязанский завод может хранить нефтепродукты не более пяти дней при стандартном производственном цикле. «Говорить о том, что мы намеренно снизили производство, нельзя. Мы снизили производство под тот объем заявок, который имели от авиакомпаний», — пояснили в пресс-службе компании «Роснефть». — Как правило, за две-три

недели мы оперативно собираем заявки. Таким образом, получив заявки от авиакомпаний, в том числе федеральных, эти цифры мы и дали на наши заводы. И произвели именно столько керосина, сколько у нас заказано авиакомпаниями. Независимо от того, какому экономисту мы при этом получили, мы удовлетворили потребности наших заказчиков в полном объеме».

Другими словами, в этом случае сработала инерция: после того как авиакомпания снизили спрос на топливо, производители были вынуждены увеличить экспорт уже произведенного керосина и снизить его производство. А когда спрос на керосин резко подскочил, НПЗ технологически не успели за быстро растущей потребностью рынка.

Формульная защита

Сейчас ситуация на рынке авиатоплива стабилизируется. Впрочем, в сегодняшней экономической ситуации вряд ли можно исключить подобные ценовые скачки на рынке топлива. Их вероятность зависит от нескольких факторов. Например, от схемы закупок авиакеросина, которую применяют те или иные авиакомпании. Некоторые из них чувствовали себя вполне уверенно даже в недавний шторм на рынке топлива, потому что 60–70% своих потребностей в авиакеросине удовлетворяют за счет долгосрочных контрактов с поставщиками с использованием формульного ценообразования. При такой схеме цена на топливо может оказываться выше спотовой цены на рынке, но выгода долгосрочных контрактов — в хеджировании рисков. Как объяснили «Ъ» в пресс-службе ОАО «Аэрофлот», у компании заключены долгосрочные контракты на поставку авиа-ТМ с крупнейшими российскими вертикально интегрированными нефтя-

ными компаниями. Контракты основаны на формульном ценообразовании с привязкой к котировкам на европейской бирже. Таким образом, цена на авиакеросин для компании «Аэрофлот» зависит от мировой конъюнктуры, а не от внутренней. «В настоящий момент все авиакомпании группы «Аэрофлот» переводятся на формульное ценообразование в аэропортах РФ», — сообщили в пресс-службе компании.

В случае формульного ценообразования потребители могут основывать цены на индексах СПБМТЭС, при этом в контракте фиксируется скидка или премия относительно внешней котировки, — пояснил Антон Карпов. — Согласно нормативным актам, регулирующим рынок, не менее 10% от объема производства авиакеросина должно реализовываться на бирже. Выполнение этого норматива контролируют ФАС и Минэнерго. Для потребителя биржа зачастую является инструментом закупки топлива, не учтенного в планах, когда необходимо пополнить резервы или насытить непрогнозируемый спрос».

В компании «Трансаэро» «Ъ» сообщили, что получают авиатопливо на основании долгосрочных контрактов с производителями нефтепродуктов и в этих контрактах содержится формула цены, которая призвана минимизировать риски авиакомпании.

«Наиболее удобным и надежным как для авиакомпаний, так и для производителя было бы заключение контрактов на поставку как минимум 70–80% потребности в топливе по долгосрочным контрактам и порядка 20% — по спотовым ценам, чтобы компания имела возможность определить поставщика в зависимости от рыночной конъюнктуры», — уверены в компании «Роснефть».

Константин Анохин