

14 Извечный топливный вопрос. Как возникали кризисы поставок авиакеросина

14 Топливо следует за нефтью. Как меняются мировые цены

15 ФАС на страже. Интервью с начальником управления контроля топливно-энергетического комплекса антимонопольной службы

Взлет и посадка

В феврале глава правительства Дмитрий Медведев дал указания соответствующим ведомствам следить за ситуацией с ценами на авиатопливо. Однако биржевые цены на авиакеросин взлетели до рекордных отметок. Впрочем, через несколько недель после достижения пиковых значений они вернулись практически на прежний уровень. Прогнозировать такие всплески сложно. Но рост цен на топливо — вполне ожидаемое явление на фоне налогового маневра, который начал действовать с начала года.

— конкуренция —

Предполетный штиль

Напомним, в период с января по апрель цены на авиатопливо были вполне умеренными. По данным Росавиации, в середине января самая высокая стоимость керосина в Московском авиаузле была отмечена в аэропорту Домодедово — 35,95 тыс. руб./т, самая низкая — в Шереметьево, 32,7 тыс. руб./т. Повышение стоимости авиационного топлива на 2,8% было зарегистрировано только в аэропорту Шереметьево. Если говорить о региональных аэропортах, то самая низкая цена топлива была в аэропорту Толмачево (Новосибирск) — 24,937 тыс. руб./т, а самая высокая — в аэропорту Андырь, где стоимость керосина держалась на уровне 49,48 тыс. руб./т с ноября 2014 года.

Редакционный директор Platts по рынку нефти в Европе и Африке Эндрю Боннингтон считает, что на цены авиатоплива на российском рынке также повлияли тренды на мировом рынке. По его словам, цены на поставки авиатоплива в Северо-Западной Европе резко упали за вторую половину 2014 года — с максимума в \$1008 за тонну (24 июня) до \$574 за тонну к концу года. «По нашим оценкам,

43-процентное падение в цене топлива коррелируется с 52-процентным снижением стоимости сырой нефти марки Brent за тот же период», — говорит господин Боннингтон.

В тот период эксперты говорили о наметившейся тенденции к снижению стоимости авиационного керосина практически на всей Центральной части России с незначительными повышениями цен на топливо в сибирских аэропортах. Дальнейшая динамика, по мнению экспертов, зависела от инфляции, влияния налогового маневра на экономику нефтяных компаний, стоимости нефти за рубежом и т. д. Некоторые специалисты были уверены, что стоимость авиационного топлива может опуститься даже до 20 тыс. рублей за тонну, как это было в 2008–2009 годах, когда цена авиатоплива постепенно упала с 30 тыс. до 16 тыс. руб./т.

Одним из наиболее важных факторов снижения стоимости топлива стало снижение объемов авиатранспорта в первом квартале текущего года. Например, по сравнению с 2014 годом объем пассажирских международных перевозок за тот же период текущего года (с января по март) только в Московском авиаузле сократился, по данным Росавиации, на 12,2%, грузовые между-



Цены стабилизировались, дефицита керосина нет. Но госорганы все равно внимательно следят за рынком авиатоплива, чтобы самолеты не остались на земле

народные перевозки — на 26%, почтовые международные — на 36,9%.

Ценовой форсаж

В конце февраля цены на авиатопливо рванули вверх. По данным Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи (СПБМТСБ), с 25 февраля по 2 апреля в хабе «Владимир-2», где продается основной объем топлива для нужд Московской области, его цена выросла до 36,5 руб./т.

Такой резкий взлет цен на авиакеросин не мог не взволновать авиаперевозчиков: в ФАС обратился ру-

ководитель Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимир Тасун. В своем официальном письме от 14 апреля, адресованном руководителю ФАС России Игорю Артемьеву, господин Тасун, подозревая нарушение антимонопольного законодательства со стороны компаний — поставщиков авиатоплива, просил ФАС провести проверки в аэропортах, где в апреле цена топлива выросла на 10–15% и выше относительно цены первого квартала 2015 года. По подсчетам Владимира Тасуна, если в первом квартале тонна керосина стоила 27 тыс. руб., то в апреле — 36 тыс. руб. (Домодедово: 1 марта — 34,95 тыс. руб./т, 10 апреля — 39,7 тыс. руб./т; Сургут: 30,54 тыс. руб./т и 36,64 тыс. руб./т со-

ответственно; Пермь: 29,97 тыс. руб./т и 36,07 тыс. руб./т соответственно).

Разбор полета

По оценкам эксперта агентства «Аналитика товарных рынков» Артема Рахманкулова, основными факторами, которые определяли ценовую ситуацию на топливном рынке в первом квартале текущего года, стали резко возросший спрос со стороны авиаперевозчиков, которые увеличили закупки перед майскими праздниками, и сокращение объема продаж на биржевых торгах. Увеличение объемов закупок топлива авиакомпаниями перед Первомайскими праздниками — вполне объяснимый и предсказуемый сезонный фактор. Сокращение же производ-

ства топлива объяснить сложнее. «В первую очередь мы увидели сокращение производства топлива нефтяными компаниями ЛУКОЙЛ, «Роснефть», «Газпром нефть», — говорит Артем Рахманкулов. — Также мы наблюдали некоторое перенаправление объемов авиатоплива на экспорт. Но экспортная составляющая не является определяющей: если бы производство не сокращалось, то экспортные объемы керосина легко компенсировались бы его дополнительным производством. Но мы его нигде не наблюдали. Поэтому можно говорить о совокупности факторов, которые привели к росту цен. Но наиболее серьезным из них было все-таки сокращение производства».

«Дальнейшего падения спроса не прогнозируется»

— мнение —

Кризиса на рынке авиатоплива нет и не будет. Краткосрочный рост цены на топливо был связан с экономическими проблемами авиакомпаний, но сейчас они позади. Что происходит с ценами на авиатопливо и как будет развиваться этот рынок, рассказывает генеральный директор компании «РН-Аэро» СЕРГЕЙ ПАПКОВ.

— Как вы оцениваете состояние рынка авиатоплива с учетом текущей ситуации в экономике и ослабления рубля?

— Рынок в начале года ощутил существенное давление не только из-за волатильности на валютных и сырьевых торговых площадках, но и из-за изменения налогового законодательства. Экспортная пошлина значительно снизилась, экспорт авиакеросина стал более привлекательным, что в некоторой степени оказало давление на внутренние цены в РФ, так как стоимость производства и эффективность реализации авиатоплива напрямую связаны с аналогичными параметрами по дизельному топливу. В прошлом году обсуждался вопрос, как компенсировать рост цены. Было принято решение о возмещении акцизов авиакомпаниям. На эту ситуацию наложились кризис, который начался с банкротства нескольких туристических операторов, а также проблемы с наличием оборотных средств. Все займы были короткие, а заемные средства подорожали, при этом лизинг самолетов у всех валютный, поэтому их задача была выжить.

В начале зимы все производители топлива скорректировали производственные программы, ожидая падения спроса, но у нас снижение было небольшое. Сейчас мы видим, что потребление стабилизировалось, дальнейшего падения не прогнозируется. Летний период уже более или менее предсказуем, вряд ли будет существенное падение.

— Давайте про цены поговорим, тем более что авиаперевозчики в

нынешнем году уже жаловались на них. В первом квартале у нас был существенный рост экспорта керосина по сравнению с прошлым годом. С чем это связано?

— Экспорт керосина из России составляет всего 1 млн тонн при общем производстве 11 млн тонн в год. В текущем году экспорт несколько увеличился только в феврале — марте, когда внутренние цены упали ниже экспортного паритета. Так, по разным оценкам, разница в цене достигала 9 тыс. руб. на тонну. При этом отмечу, что «Роснефть» в нынешнем году не экспортировала авиакеросин, кроме поставок собственным зарубежным дочерним обществам и совместным предприятиям. Это небольшие объемы, которые не могли повлиять и не повлияли на биржевые котировки.

— Почему же цена авиакеросина на бирже с начала февраля по конец марта выросла на треть?

— Вы говорите об очень коротком промежутке времени на рынке, который в начале года был подвержен сразу нескольким факторам влияния: снижению спроса со стороны авиакомпаний, изменения в налоговом законодательстве, дефицит оборотных средств у потребителей авиатоплива. Нужно посмотреть на больший период, а это как минимум последние полгода. Если мы посмотрим на период с ноября по февраль, то увидим, что цены упали на 4 тыс. руб., а с середины февраля по конец апреля — по сути, за аналогичный период — восстановились. На восстановление цены повлияло, на наш взгляд, прохождение кризисного момента авиакомпаниями. Так что роста, по сути, не произошло. При этом рынок, вполне возможно, еще будет корректироваться с учетом эффекта налогового маневра.

— Как вы оцениваете этот эффект в абсолютных цифрах?

— Сложно говорить о конкретных цифрах. Сейчас цены на керосин ниже, чем в начале прошлого года, хотя даже Минфин прогнозировал десятипроцентный рост цен на топливо в результате налогового маневра. Разница в экспортных пош-



линах до и после маневра оценивается нами на уровне \$100 за тонну. В пересчете по текущему курсу это означает рост привлекательности экспорта авиатоплива на 5 тыс. руб. на тонну. В то же время цены на авиатопливо в первом квартале текущего года снизились на 5–6% по сравнению с аналогичным периодом 2014 года. При этом авиакомпания не просто не ощутили эффекта налогового маневра, но и дополнительно получили беспрецедентные преференции по сравнению с предыдущим периодом в виде субсидий от государства в размере 2,3 тыс. руб. на тонну от возмещения акциза.

— Как вы сказали, керосин и дизель связаны общим производственным процессом. «Роснефть» экспортировала дизель, при этом снижая выпуск керосина? В марте выпуск керосина упал на 30% по сравнению с прошлым годом.

— На самом деле, снижение производства не достигло и 10%. Все наши долгосрочные, спотовые и иные контракты были исполнены, соответственно, объем производства был равен объему спроса. Ни один контракт не разорван, и все потребности удовлетворены, и квота биржевая выполнена, а мы обязаны продавать 10% от производства керосина на бирже. Смотрите, что произошло в январе. Волатиль-

ность денежного рынка была очень высока, авиакомпаниями и независимым игрокам нужно было брать кредиты под 30% годовых для того, чтобы закупить авиакеросин, и поэтому в январе — феврале они закупили по минимуму, спрос резко упал. Перед нами стоял вопрос: либо сокращать переработку на НПЗ, либо направлять керосин в производство дизтоплива. В этой ситуации мы отдавали максимальные объемы авиакеросина на внутренний рынок, даже когда компания приняла решение увеличить производство дизеля.

— То есть вы считаете, что ситуация с производством керосина весной, а там было снижение производства по всем крупным нефтяным компаниям, не оказала влияния на динамику цен?

— Рынок в любом случае сбалансируется. Весь спрос удовлетворен, избытка нет, дефицита продукта мы тоже не видим, а перенасыщение рынка авиатопливом нельзя, чтобы он не использовался недобросовестными производителями дизельного топлива.

— Я также слышал, что рост цены на керосин мог быть спровоцирован крупными закупками независимых игроков вашего рынка. Что вы думаете об этом?

— Мы, конечно, обращаем внимание на так называемые вторичные сделки, которые, по сути, разгоняют рынок под спрос тех или иных игроков, и выступаем за их минимизацию. Но рынок есть рынок — ограничить его никто не может. В наших интересах — его стабильность.

— Насколько сильна ваша конкуренция с другими ВИНК — основными игроками на рынке авиатоплива?

— Мы постоянно конкурируем на тендерах, которые проводят авиакомпании, тот же «Аэрофлот». Сейчас считается, что каждая нефтяная компания должна построить свой ТЗК в аэропорту, в итоге строится несколько, хотя это далеко не самый эффективный способ управления авиатопливообеспечением. Нужно оптимизировать инвестиции, как это делается в мире: в аэропорту дей-

ствует один ТЗК, нефтяные компании владеют им в равных долях, а не строят свой собственный комплекс.

— А почему так?

— В свое время было введено негласное требование, что в каждом аэропорту должно быть два-три ТЗК. Некоторые игроки этим пользуются: пытаются выходить на новые рынки, строя новые независимые ТЗК, хотя существуют менее затратные варианты. Например, у нас есть ТЗК в аэропорту г. Екатеринбурга, в котором ЛУКОЙЛ и «Газпром нефть» планируют построить свои активы. Все эти инвестиции в конечном итоге отразятся на стоимости топлива. Рынок нас подталкивает к европейской модели, которая заключается в том, что единый заправокщик планирует построить свои активы. Все эти инвестиции в конечном итоге отразятся на стоимости топлива. Рынок нас подталкивает к европейской модели, которая заключается в том, что единый заправокщик планирует построить свои активы. Все эти инвестиции в конечном итоге отразятся на стоимости топлива.

— Расскажите, как для компании прошел прошлый год.

— 2014 год стал одним из самых успешных для компании. Наряду с развитием сети этому, безусловно, способствовал рост авиалетов в России на 10%. Кроме того, «Роснефть» стала единственным поставщиком авиакеросина для 35 военных аэродромов Минобороны и МЧС. Компания выступила поставщиком и заправокщиком воздушных судов гостей и участников Олимпиады-2014 в г. Сочи. Таким образом, в 2014 году нам удалось серьезно нарастить долю рынка, и теперь «Роснефть» — его крупнейший игрок. Сейчас наша доля составляет примерно 33%, в прошлом году «Роснефть» произвела 3,4 млн тонн авиатоплива. Компания очень активно развивается. Первый полноценный собственный ТЗК «Кневич» в аэропорту Владивостока появился в 2012 году. Затем была проведена череда сделок по вхождению в активы, и к концу 2013 года была

обеспечена критическая масса — к тому моменту с учетом СП в Монголии у компании было 13 собственных активов, включая ТЗК в крупнейших аэропортах страны Шереметьево и Внуково. На текущий момент мы управляем наших клиентов более чем в 33 аэропортах, расположенных в РФ и за рубежом. На рынке Московского авиаузла доля компании составляет 43%.

При этом мы стремимся к расширению географии обслуживания, в том числе на зарубежных направлениях. В прошлом году мы подписали соглашение с Shell Aviation, предусматривающее возможность заправки наших клиентов за рубежом в аэропортах присутствия партнера. Аналогичные соглашения прорабатываются с другими участниками рынка.

— Как вы видите развитие вашей компании на горизонте трех-пяти лет?

— Наша приоритетная задача заключается в обеспечении потребностей авиатоплива на рынке РФ высокакачественным топливом и услугами по справедливым ценам. Мы планируем инвестировать в развитие существующих и в новые активы в России. Есть еще крупные аэропорты в стране, где мы не присутствуем. После завершения модернизации наших НПЗ мы сможем выпустить более 5 млн тонн керосина.

Безусловно, расположение заводов «Роснефти» по всей России является нашим конкурентным преимуществом, а профицит авиакеросина в азиатской части страны обуславливает интерес к странам АТР. Китай является одним из крупнейших мировых рынков, но он закрытый, непростой: один игрок — государственная компания — практически является монополистом. Есть Вьетнам — очень интересный рынок, Япония — правда, он тоже очень закрытый. Монголия и Центральная Азия тоже интересные регионы. В целом «Роснефть» активно работает над развитием бизнеса авиатопливообеспечения за рубежом как через реализацию стороннего ресурса, так и через поставку своего топлива.

Записал Юрий Барсуков

ТОПЛИВНЫЙ РЫНОК

Все, что горит

Падение мировых цен на нефть, начавшееся в середине лета прошлого года, повлекло за собой снижение цен на авиационный керосин. Мировая гражданская авиация в целом должна выиграть от снижения цен на авиатопливо, но ряд крупных авиакомпаний, наоборот, понес потери, поскольку использовал финансовые схемы хеджирования рисков резких скачков цен.

— маркетинг —

По данным международной Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (IATA), наибольшее количество авиакомпаний — потребителей авиационного топлива находится в Северной Америке (здесь потребляется примерно 39% мирового объема авиатоплива), на втором месте находятся Европа и СНГ (28%). Латинская и Центральная Америка потребляют лишь 4% мирового объема авиатоплива.

Согласно данным IATA, расходы авиакомпаний на топливо составляют примерно 30% общих затрат авиаперевозчиков. В 2014 году авиакомпании всего мира потратили на керосин около \$200 млрд. Для сравнения: согласно годовому отчету крупнейшей авиакомпании России «Аэрофлот» (по МСФО), ее расходы на топливо в 2014 году составили 87,19 млрд руб. (это 57,31% общих затрат перевозчика, в которые не вошли расходы на оплату труда и амортизацию). В структуре затрат по МСФО второй по величине авиакомпания России, «Трансаэро», расходы на приобретение авиатоплива в 2013 году по статье «расходы на топливо» составили 42%, или 40 млрд руб. (в 2012 году перевозчик потратил 34 млрд руб.).

«Керосин является небиржевым товаром, — говорит директор по развитию бизнеса независимого агентства «Аналитика товарных рынков» Михаил Турукалов. — Фьючерс на нефть марки Brent ликвидный и торгуемый, у него есть понятный биржевой ориентир. На авиакеросин хеджирование осложняется тем, что нет нормального ликвидного срочного рын-

ка. На Лондонской и Американской биржах фьючерсов на керосин нет».

Стоимость авиационного топлива в мире постоянно колеблется. В отчете IATA на 17 апреля 2014 года средняя стоимость галлона авиатоплива составляла \$178 за баррель. Это на 39,8% ниже, чем годом ранее, но на 8,6% выше, чем в предыдущем месяце.

Мировая гражданская авиация должна была выиграть от снижения цен на авиатопливо, но ряд крупных авиакомпаний, наоборот, понес потери, поскольку использовал финансовые схемы хеджирования рисков скачков цен. Подобные контракты были весьма выгодны авиакомпаниям при росте цены тонны керосина, но при резком ее снижении дополнительную премию получили банки.

По мнению заместителя генерального директора по коммерции «РН-Аэро» Кирилла Молоденкова, проблема отрасли не в стоимости авиатоплива — она формируется и находится под влиянием как конкурентной борьбы за покупателя, так и самих покупателей: «Необходимо смотреть на отрасль в целом и решать проблемы комплексно. Речь идет и о восстановлении собственного производства летной техники — это позволит снизить и эксплуатационные затраты, и зависимость от валютных платежей за лизинг, страхование и прочее. Важно развивать мелкие региональные перевозки и бюджетные авиалинии — это делает авиатранспорт более привлекательным и эффективным».

Перевозчики вынуждены пересматривать политику ценообразования в части топливного сбора с пассажиров. «Сейчас, когда стоимость топлива резко

упала, компании вынуждены снижать этот сбор или отменять его совсем. Иначе пассажиру, особенно западному, становится непонятно, почему этот сбор продолжает существовать», — говорит гендиректор группы компаний «Аэрофюзэл» Владимир Спиридонов.

Еще лет десять назад, добавляет Владимир Спиридонов, многие эксперты предсказали мировому рынку большой дефицит керосина — от 20 млн до 30 млн тонн ежегодно. Но реконструкция нефтеперерабатывающих мощностей в Европе и на Ближнем Востоке, а также запуск инновационных технологий переработки углеводородного сырья помешали этому прогнозу сбыться, сведя дефицит к нулю.

В качестве примера господин Спиридонов приводит запущенный компанией Shell в 2011 году завод по производству топлива в Катаре, который выпускает авиатопливо из природного газа. «Завод Pearl выдает на выходе керосин новой формации, который произведен из газа и воды, более эффективен при сжигании и весит на 7% меньше традиционного керосина. Эти 7% — прямая экономия авиакомпании за счет взлетной массы», — поясняет он. Для заправки самолетов используется смесь, наполовину состоящая из «газового топлива», а наполовину — из традиционного керосина. Специалисты Shell утверждают, что при сжигании топлива, полученного из газа, образуются более мелкие частички сажи, чем обычный керосин, а значит, гарь лучше рассеивается в воздухе и меньше загрязняет окрестности аэропорта. Коммерческое использование этого топлива началось в 2013 году и пока ограни-

чивается заправкой нескольких дальнемагистральных самолетов Qatar Airways. Впрочем, «газовое топливо» проходит испытания на разных типах воздушных судов — в частности, в 2008 году его тестировали ВВС США.

Значительное влияние на мировой рынок авиакеросина оказало развитие нефтепереработки в Индии, которая стала мировой нефтеперерабатывающей державой. Если еще 10–15 лет назад больше 70% нефтепродуктов возилось в страну из-за рубежа, то сегодня Индия не только полностью удовлетворяет собственный спрос на авиатопливо, но и экспортирует его.

Прямой конкурент «газового топлива» — топливо биологическое. В 2011 году американский комитет по стандартизации ASTM разрешил использовать на коммерческих рейсах гидрированное возобновляемое авиатопливо, на 50% состоящее из биотоплива. Биодобавки в этом топливе могут быть изготовлены из водорослей, яatroфы, грибов рыхляков или масел животного происхождения. 21 марта текущего года китайская авиакомпания Hainan Airlines сообщила об успешном выполнении самолетом Boeing 737 первого пассажирского рейса на биотопливе. «Воздушное судно совершило перелет из Шанхая в Пекин, в баках авиалайнера было топливо, состоящее на 50% из отработанного кулинарного масла. Поставщиком биотоплива выступила компания Sinopex», — сообщил перевозчик.

Впрочем, альтернативное топливо пока уступает в рентабельности обычному авиакеросину, поскольку себестоимость его производства выше.

Сергей Колобков

Дизель всплыл на керосине

— технологии —

В преддверии высокого туристического сезона цены на авиатопливо вновь привлекают к себе внимание государственных органов. Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта требует проверить аэропорты, где цена авиатоплива выросла на 10–15% и больше. В свою очередь, нефтяные компании уверяют потребителей, что готовы в полном объеме обеспечивать спрос во втором-третьем квартале, когда потребление традиционно достигает пика.

Суверенное ценообразование

Падение цен на нефть привело к снижению стоимости авиатоплива на мировых рынках. По данным агентства Platts, в Северной Америке средняя стоимость тонны авиакеросина в январе снизилась до \$527,64 (по сравнению с \$981,67 в январе 2014 года). В России цены на авиатопливо в значительной мере зависят от фискальной политики государства. В ближайшие два года в стране меняется система налогообложения: так называемый налоговый маневр предусматривает, что с 2015 по 2017 год основная налоговая нагрузка перекладывается на добычу — ставка НДС (налог на добычу полезных ископаемых) растет, в то же время снижаются экспортные пошлины, что приводит к росту цены на нефть на внутреннем рынке и толкает вверх стоимость нефтепродуктов. Кроме того, как составная часть маневра с начала года в стране введен новый акциз на авиационное топливо в размере 2,3 тыс. руб. за тонну (который, впрочем, возмещается авиакомпаниями из бюджета).

За счет сжигания по фракционному составу дизельного топлива и авиакеросина НПЗ могут легко балансировать, быстро переходя с выпуска керосина на производство дизтоплива. Увеличение выпуска одного из продуктов приводит к сокращению выхода другого. По итогам первого квартала производство авиационного керосина в стране упало на 16,8%, до 1,97 млн тонн. В то же время производство бензина за первые три месяца 2015 года выросло на 2,9%, дизтоплива — на 1,8%. При этом экспорт керосина в первом квартале по сравнению с аналогичным периодом прошлого года вырос на 12,6% и составил 171,7 тыс. тонн.

Снижение объемов выпуска авиационного топлива в начале года было связано помимо падения спроса со стороны авиаперевозчиков и с сезонным переходом ряда российских НПЗ на производство дизтоплива. Одним из последствий налогового маневра может стать дальнейший рост экспортных поставок нефтепродуктов. По итогам прошлого года в стране произведено 77,3 млн тонн дизельного топлива. Компаниям выгодно поставлять его на внешние рынки: в 2014 году было экспортировано более 50% произведенного в стране дизтоплива.

Объемы производства летнего дизельного топлива на отечественных нефтеперерабатывающих предприятиях всегда выше, чем зимнего. Помимо роста спроса для отечественных НПЗ производство летнего дизтоплива выгодно и с технологической точки зрения: сырье дешевле, а в процессе производства используются отходы от производства зимнего — 15,8%, еще 2,2% пришлось на специальное арктическое дизтопливо.

Впрочем, сейчас компании быстро среагировали на изменение ценной ситуации и рост спроса на авиационный керосин. Производство авиатоплива в апреле замедлило темпы падения, сократившись на 2,8%, тогда как в начале года по итогам четырех месяцев оно снизилось на 12,6% — до 2,858 млн тонн. В то же время производство дизтоплива сократилось на 3,9%, составив 5,87 млн тонн, тогда как в целом с начала года производство дизельного топлива увеличилось на 0,1%, до 25,716 млн тонн.

Дополнительные возможности для российских компаний открываются и на зарубежных рынках авиатоплива. Так, «Газпром нефть» в апреле сообщила, что заправила за рубежом уже миллионную тонну авиакеросина «в крыло». Дочерняя «Газпромнефть-Аэро» помимо 24 российских авиаузлов работает уже в 50 странах мира, осуществляя заправку в 154 аэропортах мира. Согласно предварительным оценкам, экспорт авиационного керосина в первом квартале увеличили также ЛУКОЙЛ и «Сургутнефтегаз».

Дело не в керосине

По данным Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи, в феврале — марте объемы продаж авиатоплива снизились на фоне сокращения спроса со стороны покупателей. Исключение составил период с 27 марта по 3 апреля, когда дневной объем торгов вырос в восемь-десять раз, до 6–8 тыс. тонн вместо 200–800 тонн в день. Вслед за этим подскочила цена на авиакеросин — с 27 110 руб. за тонну, средняя цена по крупным продавцам (по данным на 25 февраля) до 36 506 руб. за тонну (данные на 2 апреля). Однако большая часть авиационного топлива в стране продается по прямым договорам между крупными игроками. По словам представителя «Газпром нефти», компания поставила авиатопливо в РФ главным образом на основании долгосрочных контрактов с авиаперевозчиками. Доля продаж компании на бирже составляет не больше 10%.

В «РН-Аэро» (дочерняя компания ОАО «НК „Роснефть“»), сообщили, что колебания цен на авиатопливо носят сезонный и волатильный характер. Данную тенденцию можно отследить и по истории биржевых котировок. Генеральный директор «РН-Аэро» Сергей Папков прокомментировал: «Мы полностью поддерживаем и всячески содействуем формированию рынка с прозрачным ценообразованием. Наряду с долгосрочными контрактами (до пяти лет) с привязкой к мировым котировкам мы предлагаем авиакомпаниям контракты, цены по которым определяются от внутренней российской биржи, что ново для рынка. Дополнительно нами был предложен новый механизм реализации авиатоплива на бирже — с использованием автоталива. Это позволяет мелким региональным игрокам удовлетворять свои потребности без посредников по справедливому цену с прямым доступом к ресурсу ВИНК. Важно и необходимо отметить, что совокупного изменения цены как такового не произошло, принимая во внимание возмещаемый акциз на авиатопливо, выраженный в фактической субсидии авиакомпаниям в размере 2,3 тыс. руб.»

Нарастающий информационный шум вокруг топлива в основном связан с плачевным состоянием российских авиаперевозчиков. По словам представителя ЛУКОЙЛа, по итогам первого квартала главной проблемой российского рынка стало падение реальных доходов населения, что привело к снижению объемов перевозок. Есть различные данные по сокращению пассажиропотока в первом квартале. В частности, Росавиация сообщила о падении пассажирского оборота в гражданской авиации страны за первые три месяца текущего года на 9,1%, а на международных рейсах — на 18,2%. Спад на рынке чартерных перевозок составил, по разным оценкам, от 30% до 60%. Но и в прошлом году, когда был отмечен значительный рост внутрироссийских перевозок, по данным АЭВТ, отрасль уже была в непростой ситуации: прибыль от международных рейсов больше не компенсировала убытки на внутренних линиях, и, как следствие, авиаперевозчики начали впадать в долги.

Что касается перспектив, по мнению экспертов, влияние на рост цен на отечественном топливном рынке в ближайшие два года окажет налоговый маневр. В «Газпром нефти» отказываются говорить о том, какие могут быть его последствия в условиях кризиса. Очевидно, что девальвация национальной валюты, обвал цен на нефть и нефтепродукты на внешних рынках, рост капитальных вложений, необходимых для модернизации, прежде всего при закупке импортного оборудования, ведут к падению рентабельности российских НПЗ и переносу ввода в строй ряда установок.

Мария Кутузова

Всегда в цене

— производство —

Скачки цен на авиакеросин связаны со спецификой нашей авиаотрасли и производства и реализации авиатоплива. Правительству неоднократно приходилось вмешиваться в процесс ценообразования и менять правила игры. Эксперты уверены в том, что решение этой проблемы — заключение прямых договоров с поставщиками.

С 1991 года авиаперевозчикам и их поставщикам топлива пришлось строить отношения в условиях рыночной экономики и либерализации цен. Тогда и возник конфликт, который не разрешен до сих пор и связан с ростом стоимости и падением объемов продажи авиационного керосина. Последние 20 лет цена на авиакеросин постоянно росла без обратной динамики. Когда рост оказывался неприемлемым для потребителей, в отрасли возникали споры, которые до последнего времени урегулировались в «ручном режиме» государством.

Кризис в авиации начался после развала СССР. С 1991 года объемы пассажирских перевозок снижались ежегодно на 2,2–2,4 млн человек. В 1999 году было перевезено около 22 млн пассажиров, что вчетверо меньше, чем в 1989-м. Отсутствие спроса негативно отразилось на финансовом состоянии авиакомпаний, дефолт и экономический кризис 1998 года ухудшили их и без того тяжелое положение. Реагируя на снижение закупок со стороны перевозчиков, российские переработчики нефти переориентировали производство на другие виды топлива, в частности дизельное.

В итоге на российском рынке образовался существенный дефицит авиакеросина, который повлек за собой его удорожание и вынудил авиакомпании поднять цены на перевозки. Топливо, которое в январе 1999 года стоило \$60–70 за тонну, подорожало к октябрю до \$250. Повышение цен было обусловлено помимо роста мировых цен необходимостью приведения рублевой стоимости керосина, которая после девальвации рубля стала чрезвычайно низкой в долларовом эквиваленте, к мировому уровню. В итоге российские цены даже обогнали мировые. Для стабилизации ситуации занимавший тогда пост главы Минтопэнерго Виктор Калужный ввел планово-балансовые за-



Россия — большая страна и цена топлива в Анядере (на фото) может существенно отличаться от цены топлива в Москве

дания для нефтекомпаний, обязав их поставлять определенные объемы нефти и нефтепродуктов на внутренний рынок, и только после выполнения этих заданий экспортировать продукцию. Это принесло свои плоды: около 6 млн тонн нефти было переработано для исполнения этих заданий.

Однако в следующем году все повторилось. С июля до середины сентября 2000 года запасы бензина в регионах упали на 55%. В то же время экспорт, например, дизельного топлива подскочил на 20%, до 13 млн тонн. Мнения в правительстве разошлись: часть министерств поддерживала увеличение экспорта, а другие, в первую очередь Минтопэнерго, предлагали нарастить балансовые задания до 15 млн тонн нефти. Господина Калужного отправили в отставку, а от практики обязательных балансовых заданий отказались. Вместо этого были введены экспортные пошлины, но даже с их учетом продавать нефть и нефтепродукты на внешнем рынке было выгоднее, чем на внутреннем. В итоге в конце августа 2000 года фактически была возвращена схема балансовых заданий.

В течение 2004–2005 годов подорожание топлива в крупнейших российских аэропортах составило в среднем от 50% до 100%. По данным Росавиации, в ряде российских аэропортов цены на авиакеросин достигли 17–19 тыс. руб. за тонну, что на 1 тыс. руб. превышало европейский уровень. Такая тенденция сохранялась

вплоть до кризиса 2008 года, когда стоимость авиакеросина меньше чем за год подскочила почти вдвое — до 31,5 тыс. руб. за тонну, а порой превышала 37 тыс. руб. за тонну. По данным информационноаналитического центра «Кортес», среднемесячные отпускные цены российских НПЗ на авиакеросин с января по июль 2008 года выросли на 37,7%. При этом, по данным Международной ассоциации руководителей авиапредприятий, с конца мая средняя мировая котировка цен на авиационное топливо снижалась.

Главными виновниками роста цен на авиакеросин в правительстве тогда называли компании-посредники, которые владели топливозаправочными комплексами (ТЗК) в аэропортах. По данным министерств, из-за наценки операторов с ноября 2007 года по июль 2008 года цены на авиакеросин выросли на 70%. Когда собственниками ТЗК стали нефтяные компании, возникла новая проблема — монопольное завышение цен.

В итоге авиаперевозчики и поставщики смогли урегулировать отношения, внедрив долгосрочные контракты на поставку топлива. В частности, в начале ноября 2008 года «Аэрофлот» и ведущие нефтяные компании договорились об установлении формулы цены на авиационный керосин. В качестве основного ориентира при определении формулы цены были использованы котировки агентства Platts. С одной стороны, такая система позволяла авиакомпаниям гибко планировать затраты на обеспечение ГСМ, а также хеджировать риски, связанные с ко-

лебаниями цен, с другой стороны, исключала посреднические звенья и способствовала созданию конкурентной среды на топливном рынке.

Тогда уже было очевидно, что рынок авиатоплива, как и других нефтепродуктов, должен регулироваться с помощью биржевых механизмов. Цена авиакеросина за рубежом формировалась в результате торга, а в России стоимость регулировал производитель. Для решения этой проблемы правительство организовало биржевые торги нефтью и нефтепродуктами, обязав определенный их объем продавать на бирже.

Конфликт вновь обострился в конце 2011 года, когда пассажиропоток в крупнейших московских аэропортах увеличился на 17%, а объем производства авиакеросина остался на прошлогоднем уровне. В 20 аэропортах цены подскочили на 1,5–9%, а в целом с начала 2011 года к ноябрю керосин подорожал почти на 40%. Дефицит тогда оценивался в 10–15%. В ряде авиакомпаний заявляли о возможности остановки полетов.

В числе причин кризиса в правительстве называли монопольное положение ТЗК и действия транспортных компаний, подымавших тарифы на перевозку топлива. Около 75% ТЗК формировали стоимость топлива самостоятельно, а не по рекомендациям Федеральной службы по тарифам. Следующее резкое подорожание топлива наблюдалось в августе 2014 года. Тогда Росавиация сообщила, что в июне — августе в 30 аэропортах Поволжья, Сибири и южных регионов зафиксирован значитель-

ный рост стоимости авиакеросина (на 6–7%). В ведомстве указывали, что «необоснованные действия предприятий по топливообеспечению ведут к подрыву экономической деятельности авиаперевозчиков, в первую очередь уже находящихся под введенными санкциями со стороны западных государств (хотя под санкции попал лишь «Добролет»)». Однако в нефтяных компаниях это опровергли, заявляя, что подорожание коснулось только розовых заправок, а не долгосрочных контрактов, по которым в основном работают крупные потребители.

Алексей Кокин из «Уралсба» считает, что основная проблема авиатопливнового рынка до сих пор локальная монополизация. Она вызывает рост цен, однако ситуация отчасти стабилизируют долгосрочные договоры с нефтяными компаниями, основанные на формуле цены. В то же время, говорит он, иногда стоимость топлива в России оказывается выше, чем за рубежом, так что российским авиакомпаниям было бы дешевле заправляться за границей. По его мнению, решить вопрос можно путем установления более строгого контроля со стороны государства, а также перевода всех торговых отношений на формульную базу. Однако на рынке сомневаются, что в ближайшем будущем конфликты будут исчерпаны, так как для полной перестройки рынка потребуется достаточно длительное время.

Генеральный директор «РН-Аэро» Сергей Папков так прокомментировал ситуацию: «Наша компания поддерживает выдвигаемые инициативы по дальнейшему развитию рынка реализации авиатоплива и достиганию максимальной прозрачности при ценообразовании, которая при этом позволит окупать обязательные и регламентируемые законодательством инвестиции в безопасность заправокных комплексов. Желаемого эффекта можно достичь при проведении соответствующей работы всеми участниками рынка с последующим мониторингом достигнутых договоренностей».

Ведущие игроки рынка видят решение вопроса в расширении практики заключения с авиаперевозчиками долгосрочных контрактов с формульным ценообразованием на базе мировых индикаторов. Это делает процесс ценообразования прозрачным и отсекает посредников.

Ольга Мордошенко

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 недостаточна 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 почитало, что изменения в правила авиации не дискриминационного 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 инвестиционные проекты. 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 определенных 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 сравнялись, 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 разобратся 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 нашими компаниями. Целью данной проверки является выявление возможных нарушений на рынке, но самое главное — предотвращение подобных ситуаций впредь.

Записала Елизавета Кузнецова

Взлет и посадка

— **конкуренция** —

Наличие фактора сезонности подтверждает и вице-президент СПБМТСБ 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 СПБМТСБ 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 нефтяного сырья 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 СПБМТСБ). 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 осенью 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 оказаться 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-ГСМ 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 СПБМТСБ, 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 авиакомпании, 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

