

13 февраля 2019, 00:01

Керосиновая зависимость: авиакомпании оставили без субсидий

**Перевозчикам предлагают экономить, покупая
топливо на бирже**

Александр Волобуев

Николай Хренков

Фото: РИА Новости/Виталий Белоусов

Расходы авиакомпаний из-за подорожания топлива в прошлом году выросли на 90 млрд рублей. Но государство не будет компенсировать перевозчикам затраты в связи с резким ростом цен. Такое решение принято по итогам совещания вице-премьеров Максима Акимова и Дмитрия Козака с участниками рынка. Для обсуждения дополнительных мер поддержки авиакомпаний создана межведомственная рабочая группа. Например, в Федеральной антимонопольной службе (ФАС) считают, что стабилизировать ситуацию с ценами можно за счет рыночных механизмов — в частности, перевозчикам предлагают покупать топливо на бирже. Тем временем авиабилеты на внутренних линиях уже начали дорожать.

Дорогой керосин не аргумент

Правительство не будет регулировать цены на авиакеросин и компенсировать расходы перевозчикам. Такие заявления были сделаны по итогам совещания вице-премьеров Максима Акимова и Дмитрия Козака с нефтяниками и представителями авиаотрасли.

— Не было принято никаких решений по регулированию этого сегмента топливного рынка и компенсации части расходов авиакомпаний, связанных с топливной составляющей, — сообщил «Известиям» представитель Дмитрия Козака Илья Джус.



Зампред правительства РФ Дмитрий Козак

Фото: РИА Новости/Владимир Федоренко

Позиция Дмитрия Козака не поменялась: ранее во вторник он отмечал, что считает регулирование цен на авиакеросин бесперспективным.

Представитель Максима Акимова сказал «Известиям», что для обсуждения дополнительных мер поддержки авиакомпаний и стабилизации цен будет создана межведомственная рабочая группа с участием Минтранса, Минэкономразвития, Минфина,

Минэнерго, ФАС и Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). Речь идет о стабилизации рынка внутренних авиаперевозок.

Дополнительные расходы авиакомпаний в прошлом году из-за подорожания топлива, по предварительным данным, составляют около 90 млрд рублей. Об этом сообщили «Известиям» в ГосНИИ гражданской авиации.

В 2018-м Минтранс неоднократно обращал внимание на проблему подорожания топлива. В частности, в декабре ведомство направило в ФАС предложение увеличить объем возмещения авиакомпаниям акциза на авиакеросин в 2019 году. Также предлагалось выплатить им разовую компенсацию 22,5 млрд рублей.



Вице-премьер РФ Максим Акимов

Фото: ТАСС/Станислав Красильников

В ноябре АЭВТ направила письмо Максиму Акимову, в котором просила рассмотреть возможность увеличить налоговый вычет из акциза на топливо с 3024 рублей до 7000 рублей за тонну. Операционные убытки российских авиакомпаний по итогам прошлого года, в том числе на фоне скачка цен на авиакеросин, заместитель исполнительного

директора АЭВТ Борис Шокуров оценивал в 37–39 млрд рублей.

В пресс-службах Минэнерго и Минэкономразвития на момент публикации на запросы «Известий» не ответили. Замглавы ФАС Анатолий Голомолзин заявил «Известиям», что не видит убедительных аргументов для увеличения объема возмещения акциза. Вместо этого в антимонопольной службе предлагают сдерживать рост стоимости топлива для авиакомпаний рыночными методами: перевозчикам предлагают участвовать в биржевых торгах, где из-за высокой конкуренции цены на авиатопливо ниже.

— В 2019 году ФАС совместно с участниками рынка авиатоплива — авиакомпаниями и нефтяниками — будут реализованы меры по увеличению ликвидности биржевых торгов для формирования репрезентативного индикатора рыночной цены, — сказал он.

Самолеты не летят на биржу

По словам вице-президента Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи (СПбМТСБ) Антона Карпова, торги авиатопливом уже сейчас достаточно ликвидны, через биржу в прошлом году было продано более 1,8 млн т. При этом всего поставки авиакеросина на внутренний рынок, по данным Минэнерго, в прошлом году составили 9,7 млн т, то есть через биржу проходит порядка 20%. Но пока авиакомпании не очень активны на торгах, добавил он.

Как уточнил «Известиям» Анатолий Голомолзин, на бирже керосин в основном покупают не авиаперевозчики, а промышленные предприятия, использующие его в качестве сырья.

В авиакомпаниях «Уральские авиалинии» и «Нордавиа» считают работу с биржей неудобной.



Фото: РИА Новости/Илья Питалев

— По топливному вопросу мы работаем с поставщиками авиакеросина и ГСМ в аэропортах присутствия. Переход на прямые закупки топлива на бирже приведет к дополнительным расходам, отвлечению человеческих ресурсов, — сказал «Известиям» официальный представитель «Нордавиа».

В «Уральских авиалиниях» свое нежелание выходить на биржу объяснили проблемами с логистикой (необходимость заключения договоров на вагоны и цистерны), отсутствием емкостей для хранения и собственных лабораторий для контроля качества топлива.

Однако по словам Антона Карпова, вопрос доставки купленного на бирже авиатоплива — задача поставщика. Авиакомпания, приобретая керосин на торгах, получает от него обязательство поставить топливо в любой московский аэропорт.

Источник в одной из вертикально интегрированных нефтяных компаний сказал «Известиям», что компания поставляет на биржу более 10% произведенного керосина, но основная его доля направляется авиаперевозчикам в рамках прямых

контрактов (без непроизводительных посредников), по формуле цены, изначально предлагаемой авиакомпаниями. В качестве формулы цены перевозчики могут либо выбрать котировки СПБМТСБ, либо использовать индекс Platts. Источник отметил, что те компании, которые выбрали в прошлом году рассчитанные в долларах котировки Platts, прогадали в связи со снижением курса рубля относительно американской валюты, поэтому керосин им обошелся дороже, что стало дополнительным поводом для жалоб.

Спор о ценах

В ФАС не разделяют аргумент о сильном удорожании керосина в прошлом году, обращая внимание, что цены в течение 2018 года менялись «разнонаправленно»: в начале года снижались, в апреле-мае выросли, с лета по октябрь стабилизировались, а с ноября по декабрь снова снижались. В антимонопольном ведомстве ссылаются на данные СПБМТСБ о том, что с 1 ноября 2018-го по 4 февраля 2019-го биржевая цена авиатоплива упала на 20%.

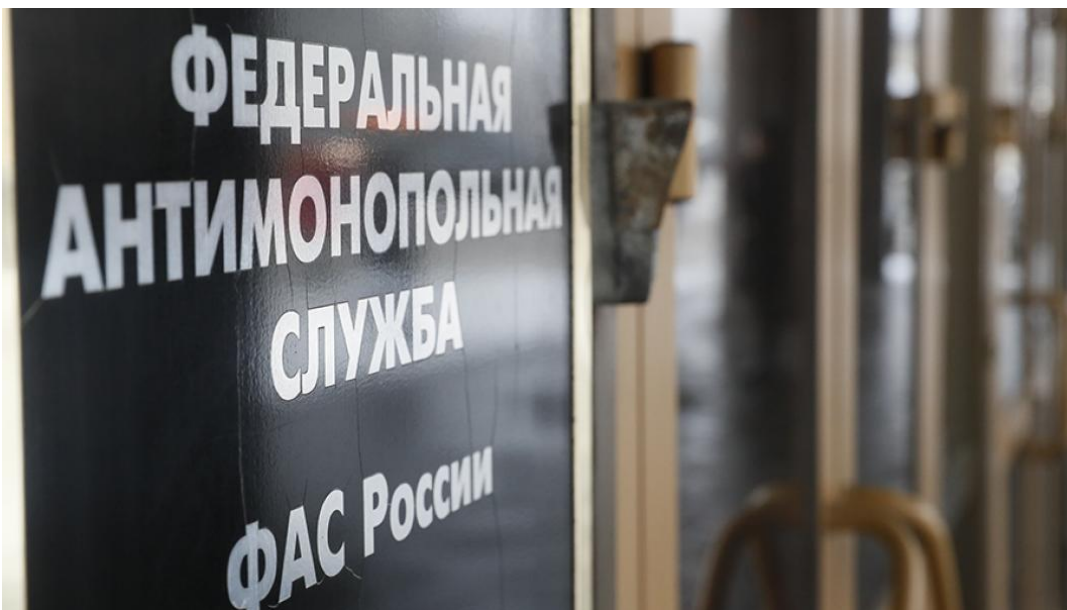


Фото: ИЗВЕСТИЯ/Алексей Майшев

— В январе 2019 года действительно наблюдалось небольшое снижение цен на авиакеросин в российских аэропортах, —

сообщили «Известиям» в группе S7. — Но снижение происходит с рекордно высокого уровня для отрасли, рост за 2017–2018 годы составил 45%.

Нагрузка на авиакомпании остается крайне высокой, «перевозчики нуждаются в дополнительной помощи со стороны государства в виде повышения уровня возмещения акциза на авиакеросин», уверены в S7.

По данным агентства Argus Media, средние цены на авиакеросин в топливозаправочных комплексах московского авиаузла (МАУ) в 2017 году составили 36,3 тыс. рублей за тонну, а в 2018-м — 45,5 тыс. рублей. То есть рост в прошлом году составил более 25%.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев отмечает, что финансовые резервы у российских авиакомпаний для сдерживания стоимости билетов и работы в убыток практически исчерпаны.

— Крупные игроки, такие как «Аэрофлот», могут себе позволить так работать какое-то время, но большинство перевозчиков — нет, — отметил он. — По оценкам билетных агрегаторов, постепенный рост цен на внутрироссийских линиях уже начался. В частности, улучшить финпоказатели за счет пересмотра тарифной политики смогла авиакомпания «ЮТэйр».

По словам эксперта, если перевозчики переживут сложный период низкого спроса — февраль-март — коллапса на рынке не будет.

<https://iz.ru/844987/aleksandr-volobuev-nikolai-khrenkov/kerosinovaia-zavisimost-aviakompanii-ostavili-bez-subsidii>