

Коммерсантъ



Вторник 20 июня 2023 №108 (7553 с момента возобновления издания)

культура | **В Москве открылся XVII Международный конкурс имени Чайковского —11**



новости | **У бывшего начальника отдела СКР конфискованы биткойны на \$24 млн, полученные в качестве взятки от хакеров —4**

Газета издательского дома «Коммерсантъ» Издаётся с 1909 года. С 1917 по 1990 год не выходила по независимым от редакции обстоятельствам. С 1990 года выходит в еженедельном режиме. С 1992 года — в ежедневном.

kommersant.ru | КоммерсантъFM 93,6

Топливненькая пошла

Нефтепереработка в июне растёт на 3%

По данным „Б“, российские нефтекомпании стали постепенно увеличивать производство топлива в связи с окончанием ремонтов на НПЗ. Так, в первой половине июня нефтепереработка уже выросла на 3% относительно майских значений, до 735 тыс. тонн в сутки. На этом фоне, а также из-за жестких предупреждений ФАС биржевая стоимость бензина все же начала снижаться. Однако подорожание топлива в опте уже привело к росту розничных цен и убыткам при продаже бензина на АЗС.

Компании увеличили суточные объёмы нефтепереработки в РФ за первые две недели июня на 3% относительно средних значений мая, до 735,5 тыс. тонн в сутки, рассказали источники „Б“, знакомые со статистикой. Нефтекомпаниям постепенно восстанавливают производство нефтепродуктов в связи с завершением ремонтов на НПЗ. Теперь компаниям будет проще выполнить требования регуляторов об увеличении продаж бензина на бирже, где цены на бензин, в первую очередь АИ-95, уже две недели обновляют исторические максимумы. Так, 19 июня стоимость АИ-92 и АИ-95 снизилась на 1,4% и 0,5%, до 56,4 тыс. руб. и 64,8 тыс. руб. за тонну соответственно.

Стоимость бензина на СПБМТСБ стала снижаться с конца прошлой недели, чему предшествовали обращения ФАС в адрес нефтяных компаний с требованием нарастить продажи на бирже. В противном случае служба обещала возбудить антимонопольные дела. Соответствующие письма, по информации „Б“, получили все крупнейшие нефтекомпании, за исключением «Сургутнефтегаза» (см. „Б“ от 15 июня).

Рост оптовых цен на бензин, который продолжался почти непрерывно с апреля, уже привел к тому, что стоимость топлива на заправках пошла вверх. Однако АЗС в условиях жесткого контроля со стороны регуляторов не в состоянии повышать свои цены теми же темпами, какими те растут на бирже. В результате чистая маржа продаж бензинов на АЗС за последний



Завершение ремонтов на нефтеперерабатывающих заводах дало топливному рынку передышку от непрерывного роста цен
ФОТО ДМИТРИЯ КОРОТАЕВА

месяц стала отрицательной. Рост розничных цен пока не превышает уровень инфляции, а с начала года цены на бензин на заправках, по данным Росстата, увеличились на 1,6% при инфляции в 2,58%. Впрочем, на прошлой неделе глава Минэнерго Николай Шульгинов пообещал, что ситуация стабилизируется в конце июня после завершения ремонтов на НПЗ.

Требование ФАС к нефтекомпаниям увеличить биржевые продажи бензина способствовало снижению цен, полагает Сергей Кондратьев из Института экономики и финансов, однако более суще-

ственным фактором для рынка может стать рост выпуска: на прошлой неделе производство бензина увеличилось до максимальных значений за последние восемь недель (832 тыс. тонн).

Стоимость бензина росла не только из-за сокращения производства в период высокого спроса на топливо. Этому способствовал также рост экспорта бензина на фоне высокой экспортной альтернативы и одновременного сокращения демпфера, который сейчас выплачивается из бюджета нефтекомпаниям за поставки топлива на внутренний рынок. Последний раз власти сокращали выплаты по демпферу в апреле и планируют еще больше снизить их с сентября (см. „Б“ от 5 июня). Минфин рассчитывает, что в июне правительство внесет в Госдуму проект о корректировке демпфера.

После урезания выплат по демпферу с сентября 2022 года субсидирование российского рынка оказалось недостаточным, и экспортный паритет с прошлого сентября оказался значительно выше биржевых цен, что привело к увеличению экспорта, отмечает источник „Б“ на топливном рынке. По его мнению, по мере перестройки экспортной логистики бензин начал вымываться с внутреннего рынка (с октября 2022 года) и проблемы в полной мере проявились весной 2023 года. Предполагается, что с сентября власти вдвое сократят демпфер, что на фоне осенних ремонтов НПЗ может вновь создать предпосылки для роста оптовых цен, опасается он. При этом, по мнению главы ФАС Максима Шаскольского, сокращение демпфера «в теории может повлиять на цены, но, скорее, время, эффект

уже отыгран, поскольку все ждали корректировку в июле».

Нефтекомпаниям опасаются, что очередное сокращение демпфера в дальнейшем приведет к снижению нефтепереработки из-за падения маржи. «Это может повлиять на эффективность переработки, на те нефтеперерабатывающие заводы, где маржинальность не была высокой. В данном случае рентабельность может уйти в минус, а может быть, и не уйдет. Но если она уйдет, то это скажется на объемах переработки», — говорит на прошлой неделе глава «Газпром нефти» Александр Дюков (цитата по «Интерфаксу»). При этом в Минэнерго видят риски недофинансирования отрасли, возможность роста оптовых цен и давления на розничные цены, подтверждал глава министерства Николай Шульгинов.

Дмитрий Козлов

Привыкли руки к ПВО, только как оборонить и от кого

Франция и Германия поспорили о том, как защищать воздушное пространство Европы

Министры обороны двух десятков европейских стран встретились вчера «на полях» авиасалона в Ле-Бурже во Франции, чтобы обсудить будущее противозушной обороны (ПВО) Европы. Мероприятие прошло по инициативе президента Франции Эммануэля Макрона, ратующего за создание системы ПВО, основанной на европейских ракетных комплексах. Этот подход Парижа отличается от запущенной властями ФРГ в прошлом году программы «Европейский небесный щит», предусматривающей закупки вооружений, в том числе у США и Израиля. Цена вопроса высока: мировые расходы на вооружения сейчас бьют рекорды, прежде всего, за счет роста трат европейских стран.

В понедельник во французском Ле-Бурже после четырехлетнего перерыва, связанного с пандемией коронавирусной инфекции, вновь открылся знаменитый авиасалон. На его «полях» состоялась однодневная конференция по проблематике противозушной обороны, участие в которой приняли около 20 министров обороны стран Европы и еврокомиссар по вопросам внутреннего рынка, француз Тьерри Бретон. Неевропейские страны — члены НАТО — США, Канада и Турция — тоже получили приглашение на мероприятие, но только на уровне их представителей при Североатлантическом альянсе. Таким образом, организаторы встречи обсуждали

обозначили ее задачу: обсуждение будущей системы ПВО Европы в кругу европейцев.

В опубликованной вчера колонке в газете Le Figaro министр обороны Франции Себастьян Лекорню заявил о важности выработки Европой автономной стратегии защиты своего воздушного пространства. «Война на Украине, начавшаяся 24 февраля 2022 года, преподнесла нам много уроков с точки зрения воздушных угроз», — отметил он, уточнив: речь идет, в частности, о массированном использовании в ходе боевых действий крылатых ракет и беспилотных летательных аппаратов. По словам Себастьяна Лекорню, «необходимо коллективно обозначить потребности Европы в укреплении наступательных и оборонительных вооружений — такие как „удары на глубину“ с целью уничтожить обычные вооружения, используемые для авиаударов на европейские территории». Удовлетворяться эти потребности, как следует из статьи министра, должны, прежде всего, за счет мощностей самой Европы.

Этим французский подход отличается от немецкого, воплотившегося в запущенной канцлером Олафом Шольцем в октябре прошлого года инициативе «Европейский небесный щит». Европейским в ней пока является только один компонент: системы ПВО IRIS-T немецкого концерна Diehl Defence.

мировая политика — 6

Мексиканская разборка

«Суперджетов»

Запчасти с самолетов компании Interjet выставили на торги

Как стало известно „Б“, имущество мексиканской авиакомпании Interjet, в том числе запчасти для Airbus и SSJ 100, выставлено на торги в рамках процедуры банкротства. Перевозчик приобрел 22 самолета из России, все они утратили летную годность. Пока продаются только запчасти, так как сами SSJ остаются в залоге у консорциума банков с участием ВЭБа. В «Иркуте» отмечают, что вернуть сами самолеты из Мексики теперь невозможно ни юридически, ни технически: их диагностики не было с 2019 года. Авиакомпания РФ официально интереса к аукциону не проявляет, хотя комплектующие им нужны, а юристы считают санкционные риски минимальными.

В Мексике 31 мая стартовал аукцион, на котором будет реализовано имущество в прошлом самого крупного иностранного заказчика SSJ 100 — авиакомпании Interjet, которая в апреле была признана банкротом. Согласно описи арбитражного суда Мексики (есть у „Б“), общая стоимость выставленного на торги движимого имущества, включая офисную технику, составляет \$105 млн, большая часть приходится на запчасти для Airbus A320 и SSJ 100.

Половину деталей для SSJ можно приобрести только вместе с запчастями для Airbus. Но около сотни позиций можно купить отдельно: в частности, двери салона, «составные части двигателя SaM146» и более чем 500 шин Michelin и «колес под восстановленные» (последний лот обойдется в \$2 млн). По оценке одного из источников „Б“, номен-

клатура комплектующих позволяет судить, что их «сняли как минимум с трех SSJ». Список описи из 400 страниц на Airbus еще более обширный: от проводов и ремней безопасности до деталей двигателя CFM56.

Всего с 2013 года Interjet получила 22 SSJ и планировала довести парк до 30 самолетов, но от поставки еще восьми отказалась уже к 2019 году. Тогда же стало известно о желании авиакомпании отказаться от всех SSJ. В Interjet объясняли это решение проблемами послепродажного обслуживания самолета и его двигателей. Но эксперты в российском авиапроме и за рубежом утверждали, что на финансовом положении перевозчика отразились также падение курса песо и неэффективный менеджмент.

Поставка 22 SSJ, по данным источников „Б“, обошлась более чем в \$500 млн — по \$23 млн за каждый. Interjet приобретала их в кредит у консорциума четырех банков — ВЭБ.РФ, Natixis (Франция), Deutsche Bank (Германия) и Intesa San Paolo (Италия). Самолеты находятся в залоге до погашения кредита. По последним данным, перевозчик оставался должен кредиторам почти \$300 млн. Сами воздушные суда сейчас не продаются. По словам собеседников „Б“, все они утратили летную годность. Ни один из восьми «дополнительных» SSJ авиакомпания оплатить не успела, но четыре были поставлены в Венерию на бывшую базу российский-итальянский CIP SuperJet International (SJ) для подготовки к передаче в Мексику.

деловые новости — 9

Деловые новости

07 **GE положила на лопатки**
Компания оставила российских клиентов без ремонта газовых турбин

07 **Связь сбивается на борьбу с беспилотниками**
Антидроновые системы могут создать помехи

08 **Активам расширяют самооценку**
Системно значимые банки нацелились на экономию капитала

09 **Аммиак в поисках технологии**
«Фосагро» рассчитывает найти лицензиара для нового завода на \$1,5 млрд в этом году

А вина здесь тихие

Грузия незаметно вышла на первое место по поставкам в Россию

Грузинские вина продолжают укреплять позиции на российском рынке за счет прямого импорта сетей. За первые пять месяцев этого года поставки выросли на 63%, до 24,15 млн л, что позволило Грузии выйти на первое место среди экспортеров тихих вин, опередив Италию. Это может еще больше осложнить бизнес местным виноделам, которые в основном конкурируют на полке с грузинской продукцией.

По итогам января—мая 2023 года Грузия вышла на первое место по поставкам тихих вин в Россию, опередив Италию, следует из имеющихся у „Б“ таможенных данных. За этот период из Грузии было ввезено 24,15 млн л тихих вин, из Италии — 23,36 млн л, год к году импорт из стран вырос на 63% и 31% соответственно. В результате доля Грузии в поставках тихих вин в Россию в объеме достигла 19,1%, а Италии — 18,5%. Ввоз тихих вин из Испании за этот период увеличился на 25%, до 20,46 млн л, из Франции — на 23%, до 10,04 млн л, из Португалии — на 69%, до 9,61 млн л год к году.

В первом квартале этого года импорт тихих вин из Грузии вырос на 49%, до 13,1 млн л, что соответствовало второму месту среди стран-поставщиков (см. „Б“ от 28 апреля). Исполнительный директор виноторговой компании Fort Александр Липилин говорит, что импорт из Грузии начал расти в конце 2022 года в связи с отсутствием проблем с оплатой и логистикой. По его словам, в основном рост доли грузинских вин обеспечен собственным импортом торговых сетей в низком и среднем ценовом сегменте. Сети перешли на прямые контракты с производителями и могут предлагать минимальные цены на полке, указывает гендиректор АСТ Леонид Рафаилов. Исполнительный директор Luding Group Эрнест Хачатурян отмечает, что вина из Грузии и Армении отличает низкая волатильность в стоимости. Кроме того, на вина из Грузии действует нулевая импортная пошлина, добавляет руководитель информационного центра WineRetail Александр Ставцев. Поставки из Италии, по его словам, могут сдерживаться сложностями с платежами, ростом курсов валют и повышением цен на определенные позиции.

По имеющимся у „Б“ данным, торговые сети занимают три из пяти первых мест по импорту тихих вин. X5 Group («Пятерочка», «Перекресток») в январе—мае 2023 года увеличила ввоз на 24%, до 13,43 млн л, структура «Магнита» «Ритейл Импорт» — на 94%, до 10,83 млн л, входящая в одну группу с сетями «Красное & Белое» и «Бристоль» «Бристоль Ритейл Логистикс» — на 109%, до 9,35 млн л год к году. В компаниях комментарии не предоставляли. В выпускающем «Винный гид России» Роскачестве подсчитывали, что продажи тихих вин из Грузии растут более чем на 20% год к году в условиях снижения интереса к винам из стран дальнего зарубежья. Именно грузинские вина в ритейле сегодня конкурируют с российскими в средней ценовой категории, указывали эксперты.

деловые новости — 10

Подписной индекс **50060 П1125**

БОЛЬШЕ НОВОСТЕЙ
О ПОЛИТИКЕ, ЭКОНОМИКЕ,
БИЗНЕСЕ И МЕЖДУНАРОДНЫХ
ОТНОШЕНИЯХ
В TELEGRAM-КАНАЛЕ
«КОММЕРСАНТА»

