ЗАЛИТЬ ДО ПРЕДЕЛА

ПАНДЕМИЯ ПО-ПРЕЖНЕМУ ОКАЗЫВАЕТ ВЛИЯНИЕ НА СПРОС РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТОПЛИВА, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ — НА АВИАКЕРОСИН, В СВЯЗИ СО ЗНАЧИТЕЛЬНЫМ СНИЖЕНИЕМ ПАССАЖИРОПОТОКА. ПРИ ЭТОМ ОПЕРАТОРЫ ПРОДОЛЖАЮТ ИНВЕСТИРОВАТЬ В ЦИФРОВИЗАЦИЮ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ. МАРИЯ КУЗНЕЦОВА

Российский рынок авиатоплива по итогам 2019 года составил 12,5 млн тонн. При средней цене 53,2 тыс. рублей за тонну емкость федерального рынка можно оценить в 665 млрд рублей. Санкт-Петербург обслуживает 8,8% общероссийского пассажиропотока, соответственно, местный рынок авиакеросина имеет объем 58,5 млрд рублей»,— говорит Валерий Емельянов, аналитик ИК «Фридом Финанс».

В настоящее время на рынок авиатоплива серьезное влияние продолжает оказывать пандемия. «В то время как спрос на азиатских рынках стабилизируется, а вторая волна „короны“ надвигается на Европу и в некоторые штаты США, мы предполагаем, что активность в сфере авиаперевозок восстановится не ранее 2023–2024 годов. Таким образом, спрос на керосин останется в значительной степени низким»,— рассуждает партнер департамента консалтинга компании «Делойт» в СНГ Йорг Дорлер. Спрос на авиаперевозки российскими и международными компаниями напрямую влияет на динамику цен на авиатопливо. «Вероятно, текущие пониженные уровни цен на авиатопливо сохранятся до конца весны следующего года. Помимо запретов, многие люди будут просто бояться путешествовать до проведения массовой вакцинации»,— рассуждает заместитель начальника аналитического отдела ИК «ЛМС» Дмитрий Марков.

О падении цен говорит и господин Емельянов. «Средние цены в аэропортах с начала года составляют 47,3 тыс. рублей, по итогам ноября — 46,4 тыс. рублей. Это уже означает падение объемов рынка авиатоплива в денежном выражении как минимум на 11%. За 2020 год, по всей видимости, пассажиропоток (а значит, и среднее потребление авиатоплива) упадет на 55%. Итого мы будем иметь емкость федерального рынка около 260 млрд рублей, петербургского — 23 млрд. Вдвое ниже, чем год назад»,— считает эксперт. Его слова подтверждают и в пресс-службе ООО «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС), отмечая, что до конца 2020 года аэропорт Пулково планирует обслужить 11 млн пассажиров, что меньше примерно на 40%, чем в прошлом году, когда он обслужил 19,6 млн пассажиров.

Основные топливные операторы в Пулково — «Роснефть Аэро», АО «Аэрофьюэлз» и ЗАО «Совэкс». Цены публично выставляет только третья, ее данные отражены в базе Росавиации, и по ним можно судить об изменении цен на авиакеросион в Петербурге. По итогам ноября это было 37,7 тыс. рублей за тонну при среднероссийской цене 46,4 тыс. «По сравнению с октябрем был рост на 2,7%. Но в течение года цены, конечно, в основном падали. Еще в феврале в Пулкове продавали авиакеросин по 48,5 тыс. рублей. Цены упали почти на четверть, что объясняется низким спросом из-за эпидемии, а также падением цен на нефть, которое полностью перекрыло рост курса доллара к рублю»,— объясняет господин Емельянов.

ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

СПРОС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ РОССИЙСКИМИ И МЕЖДУНАРОДНЫМИ КОМПАНИЯМИ НАПРЯМУЮ ВЛИЯЕТ НА ДИНАМИКУ ЦЕН НА АВИАТОПЛИВО

Вместе с тем топливные операторы продолжают инвестировать в цифровизацию бизнес-процессов и технологическое развитие. Так, «Роснефть Аэро» в рамках стратегии «Роснефть 2022» переходит на цифровой учет авиакеросина при заправке «в крыло». Компания закупила новые топливозаправщики, оснащенные комплексной автоматизированной системой измерения массы топлива, позволяющей регистрировать объем, массу, температуру и плотность отпускаемого топлива, формировать отчеты и отправлять их на печать. Это приводит к сокращению времени оформления первичной документации при заправке воздушного судна на 60%, а также повышению точности измерения массы при отгрузке топлива в воздушные судна, исключая человеческий фактор.

ИГРА ПО-КРУПНОМУ Что касается петербургского рынка автомобильного топлива, то одной из его основных тенденций является сокращение доли независимых игроков из-за консолидации заправок в руках топливных монополий. «Основные игроки на розничном рынке автомобильного топлива Петербурга — это вертикально интегрированные компании ЛУКОЙЛ, „Газпром нефть“, „Сургутнефтегаз“, „Татнефть“»,— отмечает Дмитрий Марков, добавляя, что их общая доля по рынку в целом составляет более 80%. При этом в Петербурге осталось всего три независимых сети АЗС с общей долей менее 20% — это «Шелл нефть», «Фаэтон», «Серкл Кей». «Доля независимых игроков рынка за последние два года существенно снизилась, более чем в два раза: с 40% до менее 20%. Это связано с их продажей более крупным конкурентам: „Роснефть“ приобрела Петербургскую топливную компанию, а „Татнефть“ купила сеть АЗС Neste в Санкт-Петербурге и топливный терминал»,— объясняет господин Марков.

Так, чуть более года назад стало известно, что НК «Роснефть» приобрела 100% акций Петербургской топливной компании (ПТК), став крупнейшей сетью АЗС в городе с долей 27%. Суммарно ПТК управляет 142 АЗС в Петербурге, Ленобласти, Новгороде, Пскове, Твери, а также в Мурманской области и Карелии. В сеть входят 141 заправочная станция, 125 бензовозов и две современные нефтебазы («Ручьи» и «Чудово»). Примерно в это же время ПАО «Татнефть» закрыло сделку по приобретению 75 АЗС и терминал Neste в Санкт-Петербурге, что, по оценкам экспертов, обеспечило ему 12% на рынке Петербурга и Ленобласти.

«С одной стороны, у потребителей сокращается выбор брендов, с другой — на стоимости топлива это явным образом не сказалось. В ноябре 2020 года литр Аи-95 стоил 46,5 рубля, за год до этого (2019) — 45,7, еще годом ранее (2018) — 44,1, до топливного кризиса (в 2017-м и 2016-м) — 39,6 и 38,3. Рост цен замедляется»,— констатируют в ИК «Фридом Финанс», уточняя, что возможной причиной этому является большая управляемость петербургского рынка. По мнению господина Емельянова, в рамках вертикально интегрированных методов управления ценами, которые сейчас использует государство, бороться с топливной инфляцией получается более эффективно, когда компаний на рынке мало. «Хотя долгосрочно для потребителей чем более конкурентный рынок, тем лучше: больше выбор, жестче борьба за цену и качество между сетями автозаправок»,— уверен господин Марков.

Что касается цен на автомобильный бензин Аи-92 (код REG) в Санкт-Петербурге, то с марта по апрель они снизились на 20%, с 50 до 40 тыс. рублей за тонну, затем к июню восстановились и даже превысили значения начала года, достигнув 55 тыс. рублей за тонну. «На цены в первую очередь влияет спрос внутри страны и на международном рынке. Падение цен в марте и апреле связано с временным приостановлением деятельности многих компаний и предприятий в связи с коронавирусом. Причем эта ситуация наблюдалась как в России, так и во всем мире»,— замечает господин Марков, добавляя, что в связи с тем, что на данный момент уровень заболеваемости коронавирусом растет в мире и правительства некоторых стран уже приняли решения вводить карантин, то снова создается угроза снижения спроса и, как следствие, падения цен. «В России ситуация похожая: возможно введение режима самоизоляции по аналогии с весной. То есть у многих людей просто отпадет необходимость заправлять машину для поездки на работу»,— рассуждает эксперт.

Внедрение инноваций не обошло и заправочные станции. «Основной фокус в инновациях связан с оптимизацией используемых площадей, автоматизацией процессов, обеспечивающей минимизацию взаимодействий клиента с оператором, использованием интерактивных технологий и медиаэкранов, которые делают АЗС в том числе рекламным носителем»,— рассказывает гендиректор агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров. По его словам, также все более широкое распространение получают автоматический мониторинг и контроль процессов на АЗС в режиме онлайн, что позволяет обеспечить стабильность процессов и снизить риски благодаря подключению всего комплекса торгового и технологического оборудования к единому центру мониторинга.

ПОДДАТЬ ГАЗУ Еще одной тенденцией на топливном рынке Петербурга является постепенное увеличение числа автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС). «Сложно назвать появление АГНКС новацией, так как первые такие заправки в СССР появились еще в 1930-х годах. Но в настоящий период это направление активно развивается»,— говорит Артем Деев, руководитель аналитического департамента AMarkets. Так, согласно формируемому многостороннему соглашению между правительством Санкт-Петербурга, Минпромторгом России, ПАО «Газпром» о поэтапном переходе в 2021–2023 годах на использование газового топлива в Санкт-Петербурге, число газовых заправок к 2023 году должно достигнуть как минимум 25 штук. При этом в ПАО «Газпром» говорят, что их количество может составить 40 штук, но со сроками реализации данного намерения, правда, компания еще не определилась. ■

ТЕМАТИЧЕСКИЕ СТРАНИЦЫ ОТПЕЧАТАНЫ В ООО «РОСБАЛТ» 197374, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, УЛ. ОПТИКОВ, Д. 4. ЗАКАЗ № 1882