

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 Анадырь, 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; Суругут: 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 ценную ситуацию на топливном рынке в первом квартале текущего года, стали резко возросший спрос со стороны авиаторов, 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 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 перенасыщать рынок 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 потребителя авиатоплива на рынке РФ высококачественным 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