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 авиакомпании 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 рынка. 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 резких 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 сделает 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 «Аэрофьюэлз» Владимир Спиридонов.

Еще лет десять назад, добавляет Владимир Спиридонов, многие эксперты предрекали 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 сгорании топливо, полученное из газа, образует более мелкие частички сажи, чем обычный керосин, а значит, гарь лучше рассеивается воздухе и меньше загрязняет окрестности аэропорта. Коммерческое использование этого топлива началось в 2013 году и пока ограничивается 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 ввозилось 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, ятрофы, грибов рыжиков 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 Sinopec»,— 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 кварталах, 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 НДПИ (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 авиакомпаниям из бюджета).

За счет схожести 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 используется эффективнее. По итогам прошлого года выпуск летнего дизельного топлива составил 82% в структуре выпускаемого в России дизеля, зимнего — 15,8%, еще 2,2% пришлось на специальное арктическое дизтопливо.

Впрочем, сейчас компании быстро отреагировали на изменение ценовой ситуации и рост спроса на авиационный керосин. Производство авиатоплива в апреле замедлило темпы падения, сократившись на 2,8%, тогда как с начала 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 поставляет 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 волнообразный 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 автоналива. Это позволяет мелким региональным игрокам удовлетворять свои потребности без посредников по справедливым ценам 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 вязнуть в долгах.

Что касается перспективы, 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, какими 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 импортируемого 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.

МАРИНА ЛЫСЦЕВА/ТАСС

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

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 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 Калюжный ввел планово-балансовые задания 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 Калюжного 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 достигали 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 информационно-аналитического 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 наценок операторов с ноября 2007 года по июнь 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 колебаниями 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, поднявших 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 значительный 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 опровергали, заявляя, что подорожание коснулось только разовых заправок, а не долгосрочных контрактов, по которым в основном работают крупные потребители.

Алексей Кокин из «Уралсиба» считает, что основная проблема авиатопливного рынка до сих пор локальная монополизация. Она вызывает рост цен, однако ситуацию 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 ближайшее время 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 достижению максимальной прозрачности при ценообразовании, которая при этом позволит окупать обязательные и регламентируемые законодательством инвестиции в безопасность заправочных 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 Мордюшенко