



## КЕРОСИНОМ ПАХНУТЬ СТАЛО МЕНЬШЕ

МИХАИЛ ТУРУКАЛОВ  
«Нефтегазовая Вертикаль»  
ПАВЕЛ СТРОКОВ  
ИАЦ «Кортес»

Потребление авиакеросина — это барометр, точно характеризующий состояние экономики, деловую активность и благополучие граждан, а его показания вполне адекватны для всех регионов планеты.

И наступивший кризис привел неоспоримые доводы в пользу этого тезиса. Сезонный осенне-зимний спад потребления авиакеросина в этом году был резче и глубже обычного. Причем снижение потребления происходило на фоне понижения цен: резкого на мировом рынке и плавного на российском.

Первый квартал 2009 года российский рынок авиакеросина завершил в состоянии неопределенности. Внутреннее потребление за вычетом складских запасов рухнуло на 33,6% по отношению к аналогичному периоду 2008 года. В свою очередь, складские запасы авиатоплива сильно выросли, а экспорт подскочил на 84,1% по сравнению с первым кварталом прошлого года. Не только на новогодние, но и на майские праздники россияне решили воздержаться от перелетов. В первом случае в пользу этого свидетельствует статистика потребления авиакеросина, а во втором — снижение запланированных на праздники чартерных авиаперевозок. Лето, судя по свежему соцопросу, грозит стать «нелетным» сезоном — 36% россиян в связи с кризисом уже сократили расходы на отдых и путешествия, а то ли еще будет! Наконец, средняя спотовая цена тонны авиакеросина в России 4 мая снизилась на 710 рублей к цене 27 апреля, как будто первомайского спекулятивного мини-ралли на мировом рынке нефти не было и в помине. Значит, затоваривание достигло критических уровней, раз производители решили существенно уменьшить цены. И это перед началом сезона отпусков! Грустный текущий расклад явно свидетельствует о том, что по итогам 2009 года потребление авиакеросина в России упадет на 30–35%.

**О**бъемы потребляемого на внутреннем рынке авиационного керосина с завидным постоянством росли на протяжении последних лет, повторяя позитивный тренд роста накачиваемой нефтедолларами экономики страны. Потребление авиакеросина в 2008 году оказа-

лось максимальным в этом десятилетии, равно как максимальными были объемы его производства на российских НПЗ.

### Производство

В 2008 году 26 российских НПЗ, по данным ИАЦ «Кортес», суммар-

но произвели 9,44 млн тонн авиационного керосина. Прирост к 2007 году составил 4,7%, однако темпы роста выработки так и не вышли на уровень 2003–2006 годов, когда производство авиакеросина ежегодно увеличивалось на 5,8–10,4%.

В 2007 году в России наблюдалось 1%-ное снижение выработки



авиакеросина, что было связано с наращиванием компаниями производства и экспорта дизтоплива из-за благоприятной конъюнктуры на мировом рынке. Кроме того, в том же году Росрезерв, обновляя запасы в своих хранилищах, девять месяцев в прямом смысле

Как обычно, лидировал по объемам производства ЛУКОЙЛ, причем компания увеличила выработку продукта на 6,3%. Второе место в рейтинге производителей заняла «Газпром нефть» (с учетом доли в «Славнефть-ЯНОС» и МНПЗ).

На 23,9% увеличила производство авиакеросина за 2008 год «Роснефть». Такое значительное относительное увеличение, тем не менее, не позволило госкомпании подняться выше третьего места в рейтинге крупнейших производителей авиакеросина.

Четвертое место в списке заняла ТНК-ВР, а пятое — «Сургутнефтегаз», доля которого в прошлом году по этому показателю составила 8,3%.

На пять ВИНК, по итогам года, пришлось почти 87% произведенного в России авиационного керосина.

Кроме «Роснефти» внушительный относительный рост производства авиакеросина в 2008 году продемонстрировали Сургутский ЗСК, Хабаровский НПЗ и Орский НПЗ «РусНефти». Наконец, Марийский НПЗ и Нижнекамский НПЗ ТАИФ-НК начали серийно производить авиакеросин только в прошлом году.

В первом квартале 2009 года производство авиакеросина снизилось на 6,6% и 5,6% соответственно к четвертому и первому кварталам 2008 года — на первый взгляд, не так страшно с учетом кризиса, хотя и совершенно несоразмерно уменьшению спроса. При этом никаких существенных изменений в рейтинге производителей авиакеросина не произошло.

## Объемы производства авиакеросина на российских НПЗ и его внутреннего потребления в 2008 году оказались максимальными в этом десятилетии

слова «заливал» внутренний рынок дешевым авиакеросином.

По сезонным соображениям на второй и третий кварталы 2008 года пришлось более половины годового объема производства, тогда как выработка керосина в первом и четвертом кварталах была практически одинакова.

Отпускные цены НПЗ на авиакеросин в России и мировые котировки в Северо-Западной Европе



## Внутреннее потребление

В 2008 году внутреннее потребление авиакеросина увеличилось на 7,7% и составило 7,98 млн тонн. На этом фоне воздушные перевозки пассажиров возросли на 10,4%, а перевозки грузов и почты — на 6,4%. Сдерживанию роста потребления авиакеросина способствовали увеличение занятости пассажирских кресел на 0,9% и коммерческой загрузки на 1,2% (данные Транспортной клиринговой палаты).

Кроме того, в 2008 году продолжалась замена российских воздушных судов на более экономичные «иномарки». Пик внутреннего потребления авиакеросина в прошлом году пришелся на июнь-сентябрь, что вполне логично. Хорошо отдыхать в России любят.

Однако с ноября прошлого года рынок авиакеросина начал буквально на глазах чахнуть из-за кризиса. В ноябре внутреннее потребление авиатоплива упало на 0,9% к ноябрю 2007-го, а в декабре спад составил уже 10,3%.

Новогодние праздники оказались кризисно атипичными — россияне остались дома, никуда не полетев. В итоге традиционно декабрьско-январского увеличения потребления керосина не наблюдалось (см. «Внутреннее потребление и экспорт авиакеросина»). Более того, снижение внутреннего потребления авиатоплива (по отношению к предшествовавшим месяцам) продолжалось до февраля этого года включительно. Лишь в марте потребление увеличилось к февралю, однако к марту 2008 года снижение составило 19,5%.

Еще один неприятный момент — затоваривание. Само по себе это явление не критично, но оно ярко иллюстрирует дисбаланс на рынке. Складские запасы авиакеросина стали быстро увеличиваться после Нового года, причем рост продолжался на протяжении всего квартала. Отметим, что в первом квартале 2008 года складские запасы авиакеросина снизились более чем на 100 тыс. тонн.

«Очищенное» от складских запасов внутреннее потребление авиакеросина, по подсчетам ана-

литиков ИАЦ «Кортес», в первом квартале текущего года снизилось на 13,4% и 33,6% соответственно по отношению к четвертому и первому кварталам 2008 года. Вместе с тем, падение потребления на протяжении первого квартала замедлялось. Если в январе текущего года внутреннее потребление авиакеросина было на 37% ниже, чем в январе прошлого, то в марте снижение составляло уже 27,5%.

У столь существенного падения потребления авиакеросина есть объективные причины. Только в январе-феврале воздушные перевозки пассажиров, по данным Транспортной клиринговой палаты, снизились на 19,8%, а перевозки грузов и почты сократились на 37,3% к аналогичному периоду прошлого года.

### Экспорт

Поставки авиакеросина на экспорт сократились в 2008 году на 11,9% и составили 1,42 млн тонн. Основных причин падения объемов экспорта три.

В конце 2007 года Росрезерв прекратил выпускать на внутренний рынок запасы авиакеросина, следовательно, потребители стали закупать топливо только у производителей. Кроме того, внутреннее потребление авиакеросина в прошлом году росло быстрее, чем производство нефтепродукта на НПЗ.

Не стоит забывать и о конъюнктуре внутреннего рынка — почти всю вторую половину 2008 года продажа авиакеросина в аэропорты России была однозначно выгоднее его экспорта.

Крупнейшие экспортеры авиакеросина — «Газпром нефть» и ЛУКОЙЛ — в прошлом году снизили объемы поставок топлива за рубеж, по данным ИАЦ «Кортес», на 38,2% и 28,3% соответственно.

У обеих компаний есть «дочки» с приставками «-Аэро», в качестве одной из главных целей которых принято увеличение реализации авиатоплива на внутреннем рынке, в том числе, за счет эксплуатации собственных ТЗК (см. «КЕРОсиры XXI века»).

Напротив, в семь раз увеличила объемы экспорта авиакеросина в 2008 году «Роснефть». Ранее госкомпания практически не экс-

портировала керосин, и 111,6 тыс. тонн реактивного топлива, поставленные за рубеж в прошлом году, очевидно, связаны с существенным ростом его производства на НПЗ «Роснефти».

Свыше половины авиакеросина в прошлом году было экспортировано в страны СНГ. Максимально «просели» поставки керосина в дальнее зарубежье в третьем квартале, когда в страны СНГ российские производители отгрузили 67% экспортных объемов нефтепродукта.

С учетом проблем с реализацией авиакеросина на внутреннем рынке, рост его экспорта до 507 тыс. тонн, или на 84,1%, в первом квартале 2009 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года не вызывает удивления. Больше всего увеличились объемы экспорта авиакеросина в январе — на 160%, а в феврале и марте поставки авиатоплива за рубеж росли меньшими темпами.

Кроме того, в первом квартале текущего года кардинально изменилась структура экспорта авиакеросина по направлениям — 65,6% нефтепродукта было поставлено в дальнее зарубежье.

По данным ИАЦ «Кортес», экспорт керосина в СНГ в первом квартале 2009 года уменьшился на 17,2% и увеличился на 17,3% соответственно к четвертому и первому кварталам 2008 года. На этом фоне поставки авиатоплива в дальнее зарубежье в январе-марте увеличились на 82,0% и 162,2% соответственно к четвертому и первому кварталам 2008 года.

Если в январе-марте прошлого года основными импортерами российского авиакеросина были Кыргызстан (33,1%), Норвегия (20,5%) и Казахстан (15,0%), то в первом квартале текущего года в первую тройку попали Великобритания (29,1%), Кыргызстан (28,0%) и Швеция (25,7%).

Рост экспорта авиакеросина в дальнее зарубежье может свидетельствовать о меньшем падении воздушных перевозок и более высоком платежеспособном спросе в Северо-Западной Европе. Так, по данным IATA, в Европе международный пассажирский трафик снизился в феврале на 10,1% к февралю 2008 года, а в марте снижение

### КЕРОсиры XXI века

«Дочки», занимающиеся реализацией авиакеросина, в том числе заправкой самолетов «в крыло», в настоящее время есть у четырех российских ВИНК — ЛУКОЙЛа, ТНК-ВР, «Газпром нефти» и «Роснефти». Причем две последние компании создали соответствующие подразделения в 2008 году.

Выделение керосинового бизнеса в отдельные компании — логическое продолжение мероприятий ВИНК по оптимизации активов. Специфичными продуктами, такими как бункерное топливо, масла и смазочные материалы, а также авиакеросин, целесообразнее заниматься отдельными компаниями, что и происходит сейчас. С другой стороны, выдвигание с рынка крупных независимых трейдеров (вспомогая недавнюю историю с ТООАП) и занятие их доли позволяет производителям аккумулировать большую прибыль от реализации авиакеросина.

Серьезных успехов достиг на рынке авиатоплива ЛУКОЙЛ, одним из первых создавший керосиновое подразделение. В настоящее время компания владеет более чем дюжиной ТЗК в России, а также в ближнем и дальнем зарубежье.

Еще шестью ТЗК владеет/управляет «Газпром нефть». К 2020 году госкомпания намерена владеть более чем 20 ТЗК в России и за рубежом, а в менее отдаленной перспективе — увеличить объемы розничных продаж авиакеросина до 1,4 млн тонн в год.

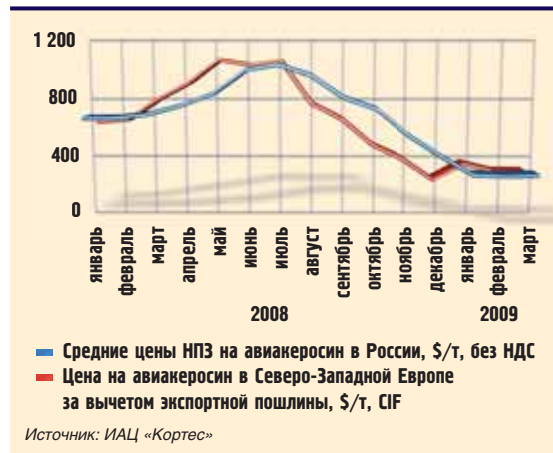
Нефтяным компаниям, несомненно, удастся реализовать стратегические цели. Ведь трейдеры, не владеющие нефтеперерабатывающими активами, никогда не смогут гарантировать клиентам стабильные поставки нефтепродуктов. Следовательно, они рано или поздно будут вынуждены уйти с рынка.

Отметим также, что работа керосиновых «дочек» ВИНК постоянно сопровождается претензиями антимонопольных органов. Первая ссылака в поисковике, скорее, будет вести не на корпоративные сайты компаний, а на новости о возбуждении ФАС очередного дела, о наложении оборотного штрафа либо о попытках керосиновой «дочки» ВИНК этот штраф оспорить в суде.

пассажирских перевозок составило 11,6% соответственно к марту. Спад, конечно, ощущается, но он оказался меньшим, чем в России.

Вероятно, кризис пока не пережил дефицит реактивного топлива в Европе, раз российские производители смогли существенно увеличить объемы экс-

Прибыльность экспорта авиакеросина и его реализации на внутреннем рынке



## Отпускные цены НПЗ РФ и цены при заправке «в крыло» в аэропортах РФ



порта авиакеросина в этот регион. С другой стороны, рост складских запасов авиакеросина на НПЗ в течение первого квартала свидетельствует также о том, что потен-

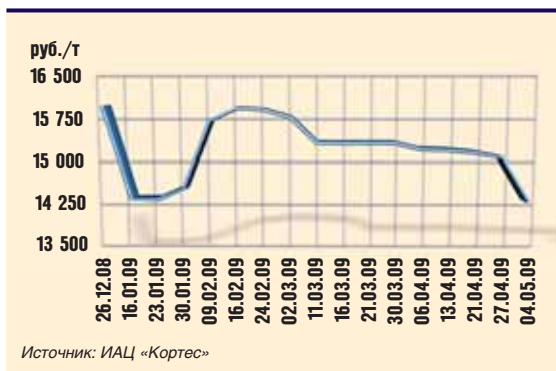
## Скорее всего, по итогам 2009 года потребление авиакеросина в России снизится на 30–35%

циал существенного увеличения экспорта нефтепродукта уже практически исчерпан.

### Цены

Конъюнктуру на рынке керосина в 2008 году следует разделить на «до» пикового почти 150-долларового барреля и «после» него (см. «Отпускные цены НПЗ на авиакеросин в России и мировые котировки в Северо-Западной Европе» и «Прибыльность экспорта авиакеросина и его реализации на внутреннем рынке»).

## Спотовые цены на рынке авиакеросина в России



Различия между двумя периодами принципиальные. Пока баррель дорожал, котировки авиакеросина на мировом рынке существенно превышали среднюю цену российских НПЗ. Как только цены на нефть устремились вниз, картина сменилась на противоположную.

Весной прошлого года экспортную альтернативу не омрачали даже высокие пошлины — поставка авиакеросина в дальнее зарубежье все равно приносила большую прибыль по сравнению с реализацией на внутреннем рынке. В июне-июле, когда вывозная пошлина на светлые нефтепродукты достигла \$280,5 на тонну, прибыльность экспорта авиакеросина практически сравнялась с доходом от его продажи на внутреннем рынке.

В августе-сентябре уровень долларовых цен на авиакеросин в России и NWE был примерно одинаков, а в октябре-декабре тонна авиатоплива на российских НПЗ (включая НДС) стоила в среднем на \$100–146 дороже, чем в Северо-Западной Европе на условиях CIF.

При этом сопоставление цен на авиакеросин в долларах, «очищенных» от НДС (для внутреннего рынка) и вывозной пошлины (для экспорта в NWE), свидетельствует о том, что с августа по декабрь включительно реализация тонны авиакеросина на внутреннем рынке приносила производителям примерно на \$160–260 больше, чем экспорт нефтепродукта в дальнее зарубежье.

Наблюдаемая рокировка в прибыльности направленного сбыта авиакеросина очевидным образом связана с работой «ножниц Кудрина». На фоне динамичного роста мировой цены на авиакеросин весной, запаздывавшая на два месяца пошлина делала его поставку в NWE гораздо более выгодной по сравнению с продажей внутри страны. Напротив, когда мировые цены на нефть/нефтепродукты обрушивались, эта же запаздывающая пошлина резко снижала маржу от поставок авиакеросина в дальнее зарубежье.

Весной прошлого года дефицита керосина на внутреннем рынке удалось избежать из-за активного обсуждения стремительного роста цены на авиатопливо

в СМИ и внимания к этой проблеме властей и антимонопольных органов.

Сокращение периода мониторинга мировых цен на нефть слегка помогло, но принципиальным образом картину не улучшило. Так, если в октябре экспорт авиакеросина в среднем был на \$260 менее прибыльным его реализации внутри страны, то в ноябре и декабре разница сократилась примерно до \$195 в пользу внутреннего рынка.

Наконец, в результате наблюдавшейся в первом квартале текущего года относительной стабилизации цен на нефть/нефтепродукты с некоторым их ростом долларové цены на авиакеросин в России и NWE в январе-марте практически сравнялись. Маржинальности экспорта авиатоплива в NWE и его реализации на внутреннем рынке также были очень близки друг к другу, тем не менее, внутреннее направление в февралемарте оказалось для производителей более выгодным.

Что же касается стоимости авиакеросина при заправке самолетов «в крыло», то здесь динамика цен намного более плавная (см. «Отпускные цены НПЗ РФ и цены при заправке «в крыло» в аэропортах РФ»). Лишь в ноябре средняя цена тонны авиакеросина в российских аэропортах пробила психологическую тридцатитысячную отметку, а в марте этого года топливо при заправке «в крыло» стоило в среднем 21,6 тыс. рублей за тонну.

Более чем странно, что осенью-зимой мы не видели активности ФАС в отношении ритейла — ТЗК, которые с удовольствием извлекли дополнительную прибыль на падавшем рынке. Разность средних цен при заправке самолетов «в крыло» и цен НПЗ на авиакеросин составляла в сентябре-январе 7,2–9,2 тыс. рублей на тонну, этот же показатель в июле прошлого года составлял 5,3 тыс. рублей на тонну, а в марте 2009-го — 6,2 тыс. рублей.

## Падение продолжится?

Уважаемые авиапассажиры, примите наши искренние по-

здравления. Средняя спотовая цена на авиакеросин 4 мая рухнула на 710 рублей за тонну по отношению к 27 апреля (см. «Спотовые цены на рынке авиакеросина в России»). Причем именно сейчас — в начале мая — ИАЦ «Кортес» зафиксировал наименьшую в этом году среднюю спотовую цену на авиакеросин, хотя в предыдущие годы весной цены на него росли от месяца к месяцу.

О чем это может свидетельствовать?

Рынок затоварен, и существенное падение цен на авиакеросин могло быть вызвано желанием производителей реализовать производимые объемы и накопившиеся складские запасы нефтепродукта.

24 апреля стало известно, что Росавиация утвердила чартерную программу авиакомпаний на майские праздники. С 30 апреля по 11 мая 20 авиакомпаний должны были выполнить около 900 рейсов. «Отказов на выполнение чартер-

ной программы не было, некоторым перевозчикам пришлось сократить количество заявленных рейсов», — отметил замруководителя ведомства Олег Клим.

По сравнению с прошлым годом объем чартерных перевозок в майские праздники уменьшился на 18–20%, хотя до кризиса спрос на авиабилеты в начале мая возрастал как минимум на 15–20%, а длительные майские каникулы увеличивали его на 40–50%.

Кроме того, при трехмесячной глубине продаж авиабилетов в конце апреля могли начать поступать неутешительные сводки, указывающие на то, что сезон отпусков окажется «нелетным». Вот и первое подтверждение. По данным недавнего опроса, проведенного исследовательской компанией «Ромир», 36% россиян в связи с кризисом сократили расходы на отдых и путешествия.


Поэтому летом мы можем увидеть достаточно грустную картину: число деловых перелетов уже упало вследствие кризиса, а ко-

личество летающих на отдых россиян окажется много меньшим такового в 2008 году. В результате летний пик потребления авиакеросина в этом году может оказаться сильно сглаженным.

Предновогодний прогноз главы Минтранса Игоря Левитина, в соответствии с которым объем пассажирских авиаперевозок в

### Экспорт авиакеросина в прошлом году сократился на 11,9%, а в первом квартале 2009 года взлетел на 84,1%

2009 году снизится на 10%, излишне оптимистичен. Впрочем, в апреле он его скорректировал в большую сторону — сказались итоги работы в первом квартале 2009 года.

Скорее всего, в этом году нас ожидает кратно большее падение пассажирских и грузовых воздушных перевозок, а потребление авиакеросина по итогам года снизится на 30–35%. 



ПОД ПАТРОНАЖЕМ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЫ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРАВИТЕЛЬСТВО УДМУРТСКОЙ РЕСПУБЛИКИ  
АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДА ИЖЕВСКА  
УДМУРТСКАЯ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА  
ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР "УДМУРТИЯ"

20-23 ОКТЯБРЯ 2009 ГОДА



НЕФТЬ.  
ГАЗ.  
ХИМИЯ.

VIII МЕЖДУНАРОДНАЯ  
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ  
ВЫСТАВКА

Тел./факс: (3412) 25-44-65, 25-48-68, 25-48-33, 25-47-33, 25-48-74  
e-mail: [neft@vcudmurtia.ru](mailto:neft@vcudmurtia.ru)  
[www.neft.vcudmurtia.ru](http://www.neft.vcudmurtia.ru)

Место проведения:  
г. Ижевск, ул. Кооперативная, 9,  
ОАО «ЭКСПО Удмуртия» (ФОЦ «Здоровье»)