



## ЦЕНЫ НА ПОЛИМЕРЫ

Падение после длительного роста и снова рост? Как изменятся цены на нефть и как отреагируют смежные рынки.

В начале декабря стоимость нефти марки Brent опустилась ниже 68 долл. за баррель на лондонской бирже ICE, в первый день месяца подешевев почти на 10%. На падение повлияло решение США вывести на рынок 50 млн баррелей из стратегических запасов. Пополнили рынок и несколько других стран. В совокупности с рисками новых локдаунов это и вызвало серьезное падение цены. Инвесторы опасаются новых санитарных ограничений, перерывов в транспортном сообщении и как, следствие, снижения спроса на топливо.

---

**ЕСЛИ ПОСМОТРЕТЬ НА СТОИМОСТЬ НЕФТИ В ТЕЧЕНИЕ ВСЕГО 2021 ГОДА, СТАНЕТ ЗАМЕТЕН УСТОЙЧИВЫЙ РОСТ. ТАК, НАПРИМЕР, В СЕРЕДИНЕ ОКТЯБРЯ ЦЕНА НЕФТИ МАРКИ BRENT ОБНОВИЛА РЕКОРД ТРЕХЛЕТНЕЙ ДАВНОСТИ**

---

«Сейчас в мире вводятся различные карантинные меры. Так, например, Япония даже отменила Гран-при по фигурному катанию. Сворачиваются полеты в страны Африки, некоторые другие страны. В Европе начинают вводить ограничения, обязательную вакцинацию. Однако пока новый штамм мало изучен, и, возможно, он не настолько агрессивен, как предыдущий штамм, «дельта», но есть вероятность, что существующие вакцины не столь эффективны против него. Если это окажется так, мир может вернуться к состоянию весны – лета прошлого года, когда была только механическая защита: маски, социальная дистанция, карантин. Естественно, в этих условиях цена на нефть вряд ли будет расти, скорее будет падать. Но решение ОПЕК+ может затормозить падение, если они не будут наращивать добычу или даже начнут ее сокращать», – отмечает ведущий аналитик компании «Открытие-инвестиции» Андрей Кочетков.

Однако страны ОПЕК+ в начале месяца приняли решение сохранить текущую стратегию альянса и продолжать в январе наращивать добычу нефти на плановые 400 тыс. баррелей в сутки.

«Решение альянса никак не повлияет на стоимость нефти, так как это был ожидаемый фактор. Если бы ОПЕК+ сократила подачу дополнительных объемов, например, запланировала бы не плюс 400 тыс., а плюс 200 тыс., это поддержало бы рынок. Или если бы они ускорили выпуск нефти больше чем на 400 тыс. в январе, это бы повлияло негативно на цены на нефть. Их текущее решение уже было заложено в котировках. Иных аспектов, которые бы сейчас повлияли на цены на нефть, в этом



Так, из-за роста мировых цен на нефть в течение 2021 года выросли и цены на авиакеросин. По оценке Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта на основе данных Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи, в октябре стоимость авиакеросина в годовом выражении была на 19,5% выше, чем в октябре 2019 года, а в первые дни ноября – уже на 24,3%.

Не отстают и автомобильные перевозки: в начале ноября средние цены на бензин в США побили рекорд 2014 года – 3,74 долл. за галлон (около одного доллара за литр). Известно, что стоимость бензина в США напрямую зависит от нефтяных котировок. В России же котировки не дают прямого влияния на розничную стоимость автомобильного топлива, однако оптовые цены частично зависят от стоимости нефтепродуктов в Европе.

За 2021 год рост розничных цен на бензин в России составил 6,9%, в то время как в других странах стоимость и вовсе выросла на 20–30%. Разница обусловлена демпферным механизмом, который российские власти используют для корректировки цен на топливо внутри страны: при высоких ценах на бензин и дизель в Европе отечественные нефтяные компании получают бюджетную компенсацию за поставки топлива на российский рынок.



*Из-за роста мировых цен на нефть в течение 2021 года выросли и цены на авиакеросин.*

Возросшая стоимость нефти и газа в мире в 2021 году стала и одной из причин роста цен на полимерную продукцию, что можно считать неизбежным, поскольку подорожало основное сырье для производства полимеров: СУГ, получаемый из попутного нефтяного газа, и нафта.

---

**ВОЗРОСШАЯ СТОИМОСТЬ НЕФТИ И ГАЗА В МИРЕ В 2021 ГОДУ СТАЛА И ОДНОЙ ИЗ ПРИЧИН РОСТА ЦЕН НА ПОЛИМЕРНУЮ ПРОДУКЦИЮ, ЧТО МОЖНО СЧИТАТЬ НЕИЗБЕЖНЫМ**

---

При этом важным фактором стало и то, что 2021 год, несмотря на новые волны пандемии, стал временем восстановления мировой экономики после коронакризиса. Если в начале 2020 года спрос на полимерную продукцию со стороны переработчиков резко падал, то уже в третьем квартале прошлого года он начал восстанавливаться и, вероятно, продолжит

рост. Но предложение пока не соответствует спросу – одной из причин этого стал энергетический кризис в Китае. Так, из-за возросших цен на уголь и снижения собственной добычи в попытке выполнить ужесточившиеся экологические требования, в ряде провинций КНР пришлось нормировать потребление электричества, десятки тысяч предприятий перешли на двухдневную рабочую неделю или перестали работать. Приостановка работы крупнейших нефтехимических предприятий в Китае уже привела к росту цен на основные полимеры на 10%. (<https://ko.ru/news/stali-izvestnyy-novye-posledstviya-energeticheskogo-krizisa-v-kitae/>)

Причиной роста котировок на полимерную продукцию стал также дефицит продукции на мировом рынке, вызванный остановкой ряда переработчиков в ЕС и США, и резкий рост затрат на транспортировку. Тенденция появилась уже во второй половине 2020 года, когда начал восстанавливаться спрос на полимеры со стороны переработчиков. Однако вовремя доставлять полимерную продукцию помешали беспрецедентно высокая стоимость фрахта (рост по отдельным направлениям произошел более чем в пять раз) и дефицит контейнеров во всем мире.



*Подорожало основное сырье для производства полимеров: СУГ, получаемый из попутного нефтяного газа, и нефтя.*

---

РОСТ ЦЕН НА КОНТЕЙНЕРЫ ОКАЗАЛСЯ СТОЛЬ ЗНАЧИТЕЛЬНЫМ, ЧТО ИХ СТОИМОСТЬ МОЖЕТ СОПЕРНИЧАТЬ С ВЫСОКИМИ ЗАТРАТАМИ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ – РЯД КОМПАНИЙ ВЫНУЖДЕН ВЫБИРАТЬ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ СПОСОБЫ ТРАНСПОРТИРОВКИ

---

## **Пандемия разрывает цепочки поставок**

Коронавирусные ограничения 2020 года вызвали целый ряд сбоев в логистике. По данным IHS Markit, беспрецедентные ограничения глобальных цепочек поставок до 2021 года не демонстрируют признаков ослабления в 2022 году, при этом химические вещества являются одним из товаров, наиболее подверженных риску дальнейшего сбоя. Имеющиеся сейчас задержки в глобальной цепочке поставок – это, безусловно, самые длительные сбои за последние 30 лет.

Кризис цепочек поставок начался с загруженности портов в результате более быстрого, чем ожидалось, восстановления экономики после первой волны пандемии коронавируса. Усугубили ситуацию зимние штормы, остановившие нефтехимическое производство на побережье Мексиканского залива США. Новая волна заражений в Азии вызвала дальнейший сбой в

глобальной контейнерной системе: порты на юге Китая закрываются или работают с ограниченной пропускной способностью.

Возникли задержки доставки в том числе критически важных сырьевых материалов и продуктов, находящихся на распределении. Так, время в пути от порта до порта из Шанхая на западное побережье США увеличилось с двух недель до более чем 30 дней. Неизбежно стали возникать дефициты продукции: в частности, это коснулось специализированной химии.



*Европа страдает от нехватки водителей грузовиков, что также приводит к задержкам и дополнительным расходам на транспортировку.*

Ограничения также вызвали резкий рост транспортных расходов. Так, стоимость морских перевозок этим летом достигла пятилетнего максимума (<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/08/01/880372-stoimost-perevozok>). В ежегодном обзоре состояния морского транспорта Конференции ООН по торговле и развитию при Генассамблее ООН отмечено, что при сохранении роста ставок фрахта контейнерных перевозок к 2023 году мировые цены на импорт в среднем по миру могут вырасти на 10,6%. Рост цен на контейнеры оказался столь значительным, что их стоимость может соперничать с высокими затратами на авиаперевозки – ряд компаний вынужден выбирать альтернативные способы транспортировки, в том числе воздушным транспортом.

---

## ЭКСПЕРТЫ ПРОГНОЗИРУЮТ, ЧТО ЦЕНЫ НА НЕФТЬ ПОСЛЕ ПАДЕНИЯ В КОНЦЕ ГОДА, ВЕРОЯТНО, ВНОВЬ НАЧНУТ РАСТИ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ

---

С автомобильным тоже не все гладко: Европа страдает от нехватки водителей грузовиков, что также приводит к задержкам и дополнительным расходам на транспортировку. Повышенный спрос, связанный с восстановлением промышленного производства, только растет по мере приближения праздничного сезона, а значит, и загруженность портов во многих ключевых европейских центрах торговли возрастает.

Несмотря на признаки некоторого смягчения ситуации из-за увеличения добычи в Азии, ограничения предложения остаются беспрецедентными. Возникающая в результате нехватка материалов ограничивает рост производства и создает рынок продавца: поставщики устанавливают более высокие цены, а производственный сектор сталкивается с самыми высокими затратами на вводимые ресурсы за 13 лет.

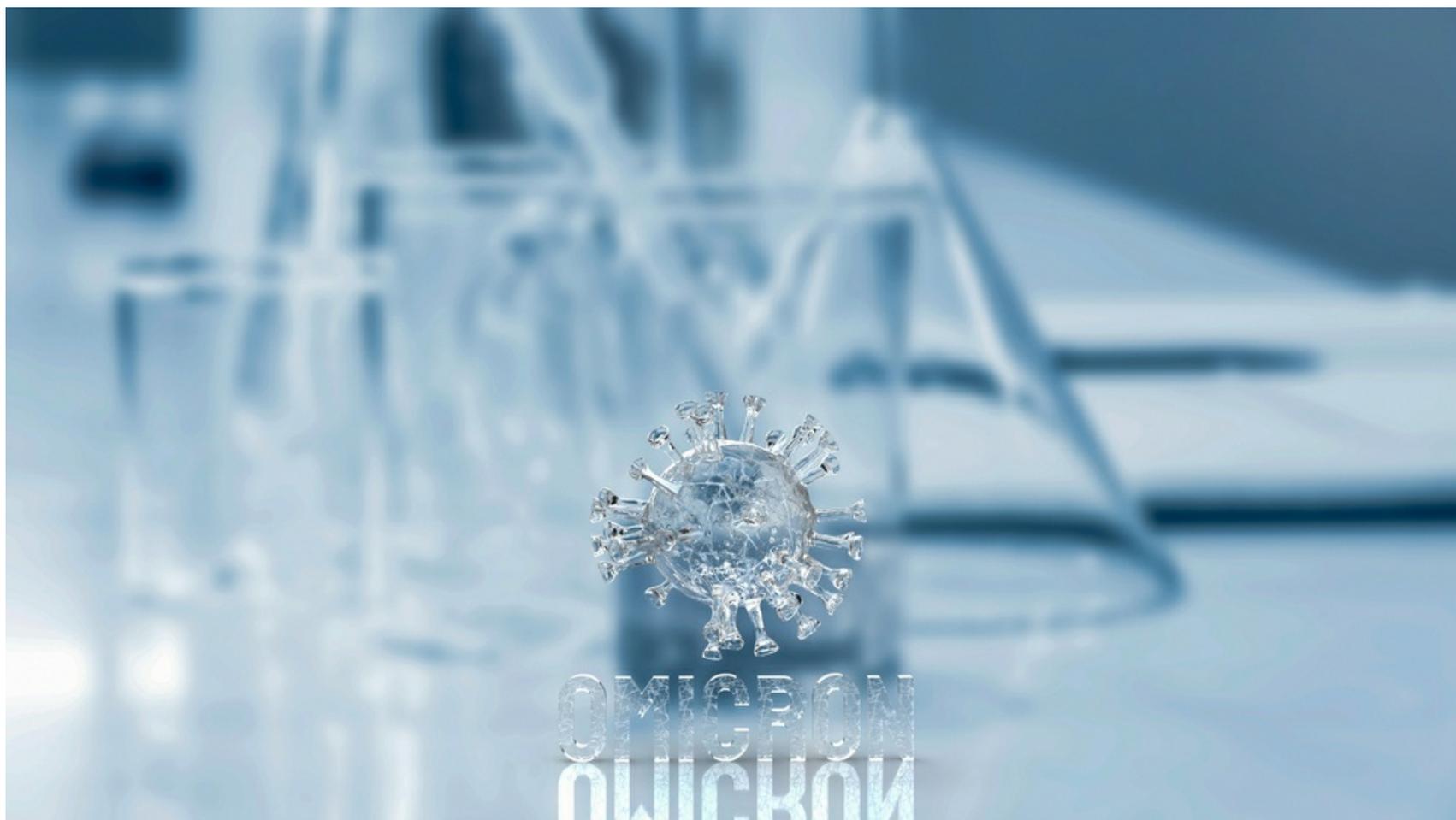
Ожидается, что логистические проблемы сохранятся в первой половине 2022 года и, возможно, продлятся вплоть до 2023 года. Некоторые эксперты утверждают, что перебои будут продолжаться до тех пор, пока население на развивающихся рынках не будет полностью вакцинировано.

## Глобальные последствия коронакризиса

Рост стоимости перевозок, перебои в поставках и другие логистические проблемы влияют на цены практически всех отраслей не меньше, чем динамика нефтяного рынка. Неудивительно, что, несмотря на падение цен на нефть в конце года, другие рынки, в частности топливо, полимеры, специализированная химия, не отреагировали таким же падением.

То, как пандемия сказалась на сокращении объема производства, а значит, и на накоплении запасов продукции, коренным образом повлияло на формирование нехватки на мировом рынке. Нарушения поставок и рост транспортировки только усугубляют эту проблему. В совокупности со все возрастающим потребительским спросом эти факторы приведут к росту или как минимум сохранению существующих цен в большинстве отраслей, даже несмотря на снижение цен на нефть.

Но и оно не будет длиться слишком долго. Эксперты прогнозируют, что цены на нефть после падения в конце года, вероятно, вновь начнут расти в следующем году.



*Волатильность дискомфорта и продавцам, и покупателям. Но таковы реалии, в которых приходится не только учитывать стандартные показатели, но и ждать оценки серьезности последствий нового штамма коронавируса.*

«Цены на нефть имеют тенденцию к коррекции, причем в большем объеме она уже случилась. Рынок еще должен будет просесть в перспективе до нового года, после чего наступит некая консолидация, и уже, возможно, в середине первого квартала мы увидим возобновление растущего тренда, если не будет никаких дополнительных негативных факторов. Еще доанализируют последствия «омикрона» на мировую экономику, если они не будут такими разрушительными, как в первую волну появления коронакризиса, то ценам на нефть это не будет угрожать, они будут пытаться подрастать. Еще одним фактором остаются ожидания и практически действия, которые Федеральная резервная система (ФРС) США будет проводить в рамках поддержки ликвидности. Она негативным образом влияет на рынок нефти сейчас и может влиять на него длительное время в течение 2022 года. ФРС заявляют, что видят угрозу инфляции, это прямой сигнал к тому, что они рассматривают сворачивание мер поддержки и повышение ключевой ставки. Если это будет происходить, рынок будет под давлением, включая нефть», – заключает Дмитрий Лютягин.

Между тем волатильность дискомфорта и продавцам, и покупателям. Но таковы реалии, в которых приходится не только учитывать стандартные показатели, но и ждать оценки серьезности последствий нового штамма коронавируса.

