



# Долгий эффект пандемии COVID-19

АЛЕКСЕЙ ГРОМОВ

АЛЕКСАНДР ТИТОВ

Фонд «Институт энергетики и финансов»

До наступления кризиса, вызванного пандемией COVID-19, консенсус экспертов и участников рынка относительно долгосрочных тенденций развития и факторов энергетического перехода в нефтяной отрасли был более-менее единым и включал три основных направления. Они были связаны с ожидавшимся пиком спроса на нефть в 2025–2030 годах, трансформацией долгосрочных стратегий развития ведущих нефтегазовых компаний мира и акцентом на повышение экологичности производственных процессов в отрасли (см. «Долгосрочные тренды в нефтяной отрасли»).

Однако текущий кризис и турбулентность на мировом нефтяном рынке, по-видимому, ускорят трансформацию ландшафта нефтяного рынка и могут сместить траекторию энергетического перехода в отрасли.

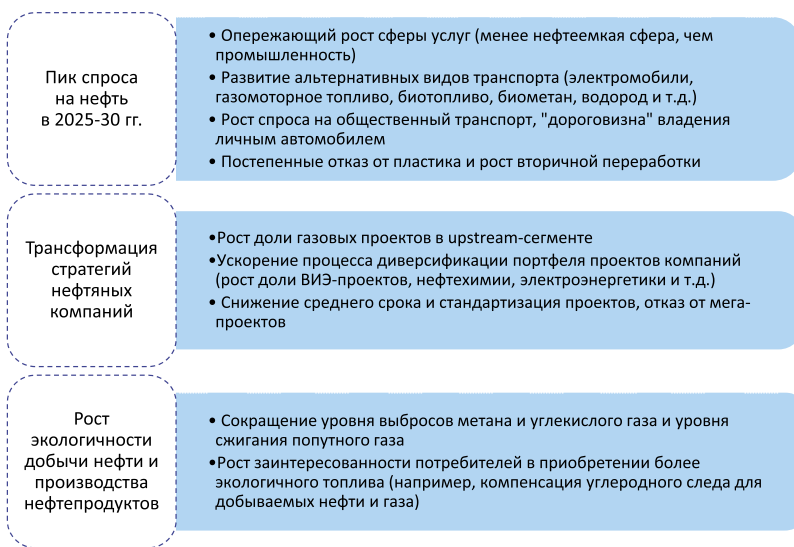
## ПАНДЕМИЯ И СПРОС НА НЕФТЕПРОДУКТЫ

Ожидается, что по итогам 2020 года мировой нефтяной сектор пострадает сильнее, чем глобальная экономика в целом. Так, согласно консенсус-прогнозу ряда крупных энергетических агентств, консалтинговых компаний и инвестиционных банков, мировое потребление жидких углеводородов (ЖУВ) в 2020 году сократится на 8–12%, а мировой ВВП – на 5–6% (см. «Оценка и прогноз динамики мирового спроса на ЖУВ в 2020 г.»).

По итогам 2021 года мировой спрос на нефть в среднем будет ниже предкризисного 2019 года. При этом восстановительный рост мирового ВВП уже в 2021 году окажется выше показателей 2019 года.

Опережающее падение потребления нефтепродуктов объясняется тем, что карантинные меры, принятые для сдерживания распространения пандемии COVID-19 во II квартале 2020 года, подразумевали более строгие ограничения для транспортного сектора по сравнению с ограничениями для большинства других секторов экономики.

ДОЛГОСРОЧНЫЕ ТРЕНДЫ В НЕФТЯНОЙ ОТРАСЛИ



Источник: ФИЭФ

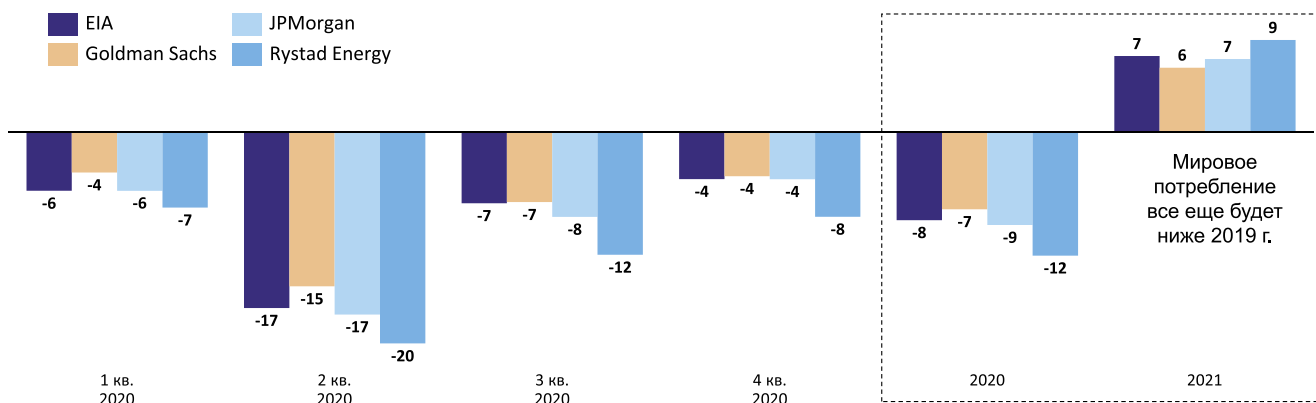
Учитывая, что динамика потребления отдельных видов нефтепродуктов определяется, в первую очередь, динамикой экономической активности в связанных секторах экономики, следует посмотреть, какое влияние пандемия COVID-19 оказала на ключевые сектора-потребители нефтепродуктов: промышленность, авиаперевозки, автомобильный и водный транспорт (см. «Оценки уровня активности для ключевых секторов потребления ЖУВ»).

Учитывая глубину падения уровня активности в указанных выше секторах, особенности снятия карантинных ограничений в них, а также изменения в поведении потребителей, можно спрогнозировать ожидаемые траектории восстановления спроса на основные виды нефтепродуктов (автомобильный бензин, авиакеросин, дизельное топливо).

**Автомобильный бензин (сектор дорожного транспорта).** Восстановление потребительского спроса во второй

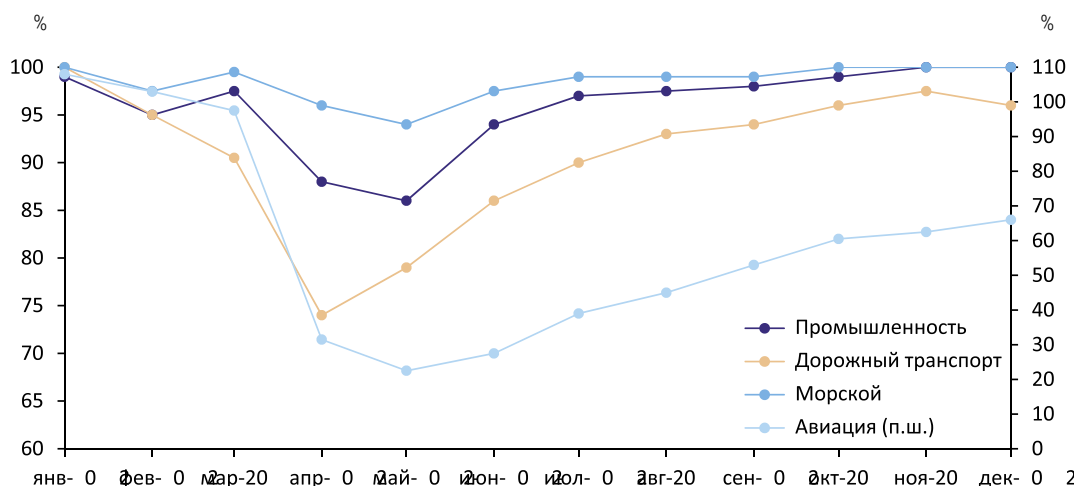
ОЦЕНКА И ПРОГНОЗ ДИНАМИКИ (г/г) МИРОВОГО СПРОСА НА ЖУВ В 2020 г.

млн барр/сут.



Источник: EIA, JPMorgan, Goldman Sachs, Rystad Energy

## ОЦЕНКИ УРОВНЯ АКТИВНОСТИ (г/г) ДЛЯ КЛЮЧЕВЫХ СЕКТОРОВ ПОТРЕБЛЕНИЯ ЖУВ



Источник: EIA, JPMorgan, Wood Mackenzie

половине 2020 года и в начале 2021-го, по-видимому, будет идти по V-образной кривой с относительно длинным «хвостом» (первоначальный быстрый отскок потребления после снятия карантинных ограничений с последующим медленным восстановлением). Так, в апреле 2020 года мировой спрос на автомобильный бензин сократился примерно на 16 млн барр/сут. (г/г). Однако уже к июлю мировой спрос отыграл около 75% падения, оставаясь всего на 4 млн барр/сут. ниже, чем в 2019 году. Но дальнейшее восстановление будет идти гораздо медленнее.

**Авиакеросин (сектор авиаперевозок).** Динамика восстановления спроса на авиакеросин, по-видимому, будет идти по U-образной кривой. Сектор авиаперевозок оказался в числе наиболее пострадавших от пандемии COVID-19 и введенных в связи с ее распространением ограничений. Ожидается, что восстановление активности в нем будет идти достаточно медленно. Так, в июне 2020 года количество авиарейсов в мире по-прежнему оставалось на 67% ниже, чем в 2019 году. Полное восстановление активности в секторе до предкризисного уровня возможно не ранее 2023–2024 годов.

**Дизельное топливо (промышленность и грузоперевозки).** Динамика восстановления спроса на дизельное топливо в мире, по-видимому, будет идти по U-образной кривой (промышленность медленнее падает, но и медленнее восстанавливается).

Дополнительное влияние на траекторию восстановления спроса также окажет сокращение потребления дизельного топлива за счет снижения привлекательности легковых дизельных автомобилей в Европе. Риски сохранения экономической рецессии в 2021 году также негативно влияют на прогнозы восстановления потребительского спроса на дизельное топливо.

Вместе с тем определенную поддержку потреблению дизельного топлива окажет рост использования дизеля в качестве бункеровочного топлива в условиях начала действия новых экологических стандартов для бункеровочного топлива, введенных Международной морской организацией в 2020 году (IMO 2020).

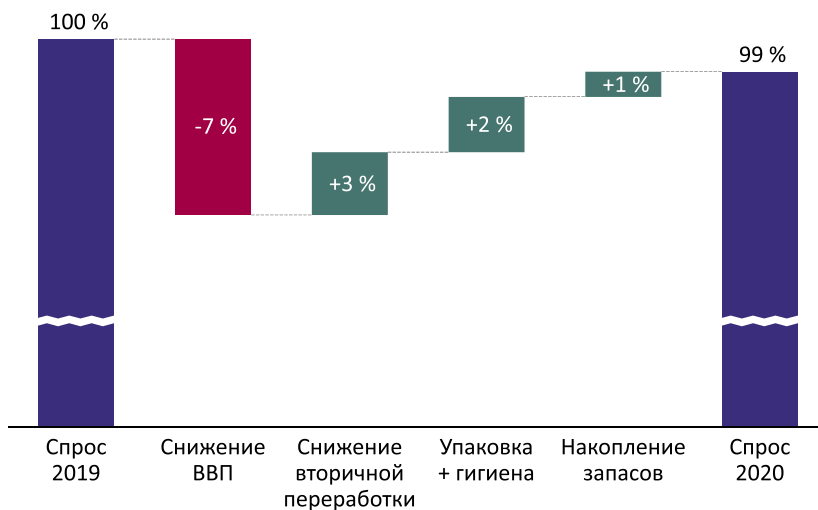
**Мазут (промышленность, электроэнергетика и водные перевозки).** Мы ожидаем, что восстановительная динамика потребления мазута будет схожа с восстановительной динамикой для дизельного топлива, но дополнительное сокращение будет наблюдаться из-за начала действия IMO 2020, запрещающего использование высокосернистого мазута для морских перевозок.

**Нафта и СУГ (нефтехимия).** Влияние пандемии COVID-19 на снижение спроса на нефтепродукты, которые являются сырьем для нефтехимии (нафта, СУГ и т.д.), оказалось значительно меньшим, чем для транспортного сектора. Более того, снижение мировых цен на нефть привело к росту маржинальности нефтехимии. Также в период пандемии сформировался устойчивый дополнительный спрос на одноразовую упаковку и средства защиты. Так, по оценкам IHS, JPMorgan и Goldman Sachs, мировой спрос на полиэтилен в 2020 году сократится всего на 1% (г/г), что значительно ниже общего снижения промышленного производства и мирового ВВП (см. «Ожидаемое изменение мирового спроса на полиэтилен по итогам 2020 г.»).

## ИЗМЕНЕНИЕ ДОЛГОСРОЧНЫХ ТРЕНДОВ

Пандемия COVID-19 и вызванные ею глобальные карантинные ограничения привели к появлению новых факторов, не только сокращающих, но и увеличивающих потребление отдельных видов ЖУВ (см. «Факторы влияния

## ОЖИДАЕМОЕ ИЗМЕНЕНИЕ МИРОВОГО СПРОСА НА ПОЛИЭТИЛЕН ПО ИТОГАМ 2020 г.



Источник: Goldman Sachs, IHS

COVID-19 на потребление ЖУВ в разрезе основных секторов потребления нефтепродуктов»).

Устойчивость действия данных факторов будет определяться в первую очередь тем, насколько быстро будет устранена потенциальная угроза дальнейших волн распространения COVID-19.

Так, в случае возникновения второй волны пандемии COVID-19 начавшейся в последние месяцы восстановление потребления нефти и нефтепродуктов может снова смениться спадом. Согласно оценкам Rystad Energy, мировой спрос на нефтепродукты может снова начать снижаться уже в сентябре 2020 года. При этом вторая волна пандемии COVID-19 может дополнительно сократить мировой спрос на ЖУВ на 4,5 млн барр/сут. во II полугодии 2020 года.

Новые волны пандемии замедлят и восстановление потребления в 2021 году – оно будет примерно на 4–5 млн барр/сут. ниже, чем в сценарии отсутствия новых волн. В этом случае мировой спрос на ЖУВ и в 2021 году останется на 9 млн барр/сут. ниже, чем в 2019 году (см. «Изменение потребления жидких углеводородов в сценариях второй волны пандемии и без нее»).

Более того, ряд руководителей крупных нефтяных компаний настроен еще более пессимистично. Так, в апреле-мае 2020 года главы Shell и BP заявили, что мировой спрос на нефть может никогда не восстановиться до докризисного уровня, то есть пик спроса на нефть уже был достигнут в 2019 году.

Часть описанных выше факторов сокращения потребления ЖУВ могут оказаться устойчивыми и в долгосрочной перспективе. Хотя необходимо отметить, что даже несмо-

тря на шоковые изменения из-за COVID-19, нефтяной рынок, вероятно, сможет постепенно абсорбировать их.

**Использование личного и общественного транспорта.** С одной стороны, после ослабления карантинных ограничений люди будут предпочитать пользоваться личным транспортом вместо общественного, что должно ускорить восстановление спроса на автомобильный бензин, но негативно отразится на перспективах дизельного топлива. Опыт Китая показывает, что автомобильный трафик в крупных городах Китая восстановился в будние дни (многие компании поощряют или даже предписывают использование частных автомобилей для поездок на работу вместо общественного транспорта). Опросы в КНР показывают, что доля людей, предпочитающих общественный транспорт, сократилась с 43 до 24% к концу июня 2020 года (см. «Результаты опроса о предпочитаемом методе перемещения людей в КНР»).

С другой стороны, люди существенно сократили уровень поездок вне часов пик, избегая необязательных поездок. Постепенный спад пандемии, скорее всего, вернет предпочтения относительно перевозок к докарантинному уровню. Однако процесс возврата будет растянут на несколько лет.

В условиях закрытия границ автомобильный транспорт может стать более привлекательным для туристических поездок внутри страны. Этот паттерн может остаться устойчивым также и в среднесрочной перспективе.

**Удаленная работа.** Глобальный восстановительный рост потребления автомобильного бензина может существенно замедлиться из-за ускорения перехода всё большего числа офисных работников по всему миру

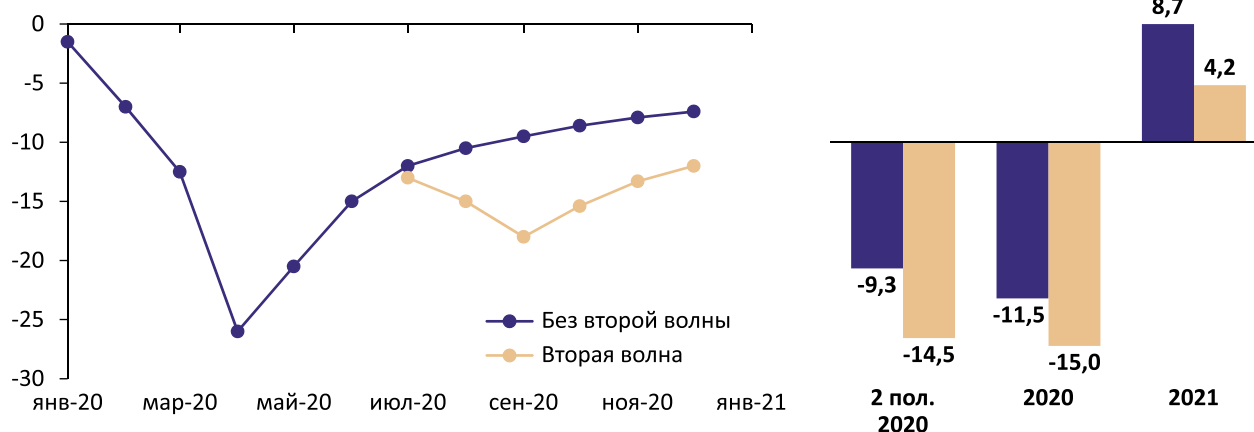
## ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ COVID-19 НА ПОТРЕБЛЕНИЕ ЖУВ В РАЗРЕЗЕ ОСНОВНЫХ СЕКТОРОВ ПОТРЕБЛЕНИЯ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Сектор потребления ЖУВ	Траектория энергоперехода	COVID-19: Факторы роста потребления ЖУВ	COVID-19: Факторы снижения потребления ЖУВ
Личный автотранспорт	Электромобили Новая мобильность (снижение пробега, каршеринг и т.д.) «Дороговизна» владения личным автомобилем	Снижение цены на нефть Снижение привлекательности электромобилей по сравнению с ДВС Невысокий риск заражения Автотранспорт заменяет авиа- для турпоездки	Появление паттерна удаленной работы Вторая волна и новый карантин Снижение доходов и общее сокращение поездок
Общественный пассажирский транспорт	Электро- и газотранспорт Рост спроса на общественный транспорт		Высокий риск заражения
Коммерческий транспорт	Развитие сервисов доставки конечным потребителям Оптимизация перевозок грузов	Рост спроса на доставку Карантинные меры для конкурирующих видов транспорта	Снижение производства Сложности межстрановых автоперевозок
Нефтехимия и промышленность	Уход от пластика Рост втор. переработки Снижение нефтеемкости Рост сферы услуг	Рост спроса на упаковку Снижение втор. переработки из-за низких цен на нефть	Снижение доходов Снижение промпроизводства

Источник: ИЭФ

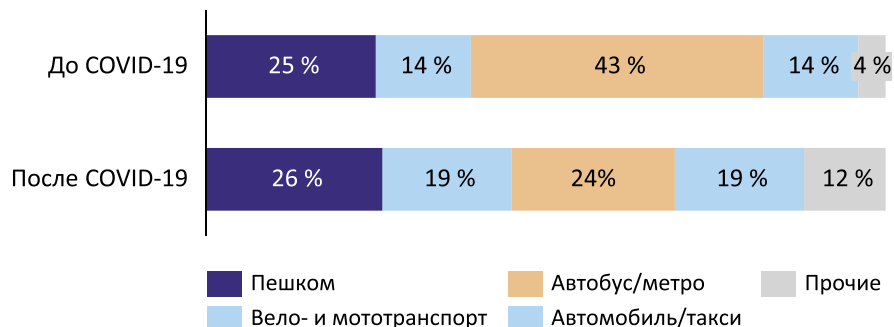
## ИЗМЕНЕНИЕ (г/г) ПОТРЕБЛЕНИЯ ЖИДКИХ УГЛЕВОДОРОДОВ В СЦЕНАРИЯХ ВТОРОЙ ВОЛНЫ ПАНДЕМИИ И БЕЗ НЕЕ

млн барр/сут.



Источник: Rystad Energy

## РЕЗУЛЬТАТЫ ОПРОСА О ПРЕДПОЧИТАЕМОМ МЕТОДЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ЛЮДЕЙ В КНР



Источник: ITDP China, Sohu news, JPMorgan

## ДОЛЯ СОТРУДНИКОВ, ПЕРЕШЕДШИХ НА УДАЛЕННУЮ РАБОТУ В МИРЕ

	Распределение работников по секторам	Доля сотрудников на удаленной работе		
		2020 г.	2021 г.	2022 г.
Производство	23 %	10 %	5 %	3 %
Сельское хозяйство	27 %	0 %	0 %	0 %
Транспорт, торговля, здравоохранение и т.д.	30 %	20 %	10 %	5 %
Офисная работа, образование и т.д.	20 %	60 %	30 %	15 %
Средняя доля работников на удаленной работе		20 %	10 %	5 %

Источник: ФИЭФ на основе данных и оценок Всемирного Банка, АРТА, Goldman Sachs

к паттерну удаленной работы. Так, мы оцениваем, что после пандемии COVID-19 не менее 5% от общего числа работников в мире могут перейти на удаленную работу в постоянном режиме (см. «Доля сотрудников, перешедших на удаленную работу в мире»). Это сократит мировой спрос на нефтепродукты примерно на 0,4 млн барр/сут. начиная с 2021–2022 годов.

Устойчивость паттерна удаленной работы также повлияет и на активность бизнес-поездов. Сокращение бизнес-перелетов и поездок на 30% в условиях развития конференц-связи сократит мировой спрос примерно на 1 млн барр/сут. (по данным Goldman Sachs, бизнес-перелеты в 2019 году составляли около 40% от мирового авиационного пассажирского трафика).

**Электромобили и новая мобильность.** Как известно, до пандемии COVID-19 развитие электромобилей и технологий совместного использования транспорта (каршеринг, карпулинг) рассматривалось как ключевое направление долгосрочной трансформации транспортного сектора в условиях реализации глобального энергетического перехода к низкоуглеродной энергетике (см. «Направления трансформации транспортных технологий»).

Однако снижение цен на нефть, спровоцированное карантинизацией мировой экономики из-за распространения пандемии COVID-19, может существенно снизить экономическую привлекательность электромобилей для конечного потребителя. Так, по оценкам Goldman Sachs, снижение стоимости бензина на 30%, которое слу-

## НАПРАВЛЕНИЯ ТРАНСФОРМАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ



Источник: IHS Markit, ФИЭФ

чилось в марте-апреле 2020 года, может увеличить период окупаемости электромобиля более чем в два раза – с 9,6 до 19,8 лет (период окупаемости – это период, в течение которого относительно более высокая розничная цена электромобиля по сравнению с автомобилем с ДВС будет компенсирована относительно более низкими операционными и топливными издержками).

Также рост потребности в личном транспорте вместо общественного на фоне разворачивающегося экономического кризиса будет стимулировать спрос на двухколесный транспорт (в том числе электрифицированный) и подержанные автомобили (почти все с ДВС). Этот фактор также может негативно повлиять на рост потребительского спроса на электромобили, зарождающуюся волну которого мы наблюдали перед пандемией.

Вместе с тем по итогам 2020 года Bloomberg и МЭА ожидают, что падение в сегменте автомобилей с ДВС будет существеннее, чем в сегменте электромобилей. Эксперты Goldman Sachs ожидают обратную ситуацию (см. «Прогноз изменения продаж новых автомобилей в мире в 2020 г.»).

Это свидетельствует о том, что для электромобильного транспорта кризис является чем-то новым и консенсус относительно влияния COVID-19 на траекторию роста доли электромобилей в общем числе транспортных средств в мире пока отсутствует.

Традиционно считается, что развитие электромобильного транспорта будет оказывать влияние, в первую оче-

редь, на потребление автомобильного бензина. Однако в 2020–2025 годах наибольшему риску, на наш взгляд, по ряду причин будет подвержено дизельное топливо.

Во-первых, основной рост электромобильного транспорта в среднесрочной перспективе будет наблюдаться в Европе, где растет его государственная поддержка и ужесточаются требования по выбросам для автомобилей с ДВС, работающим, в первую очередь, на дизельном топливе. При этом на дизельное топливо приходится около 70% потребления транспортного топлива в Европе.

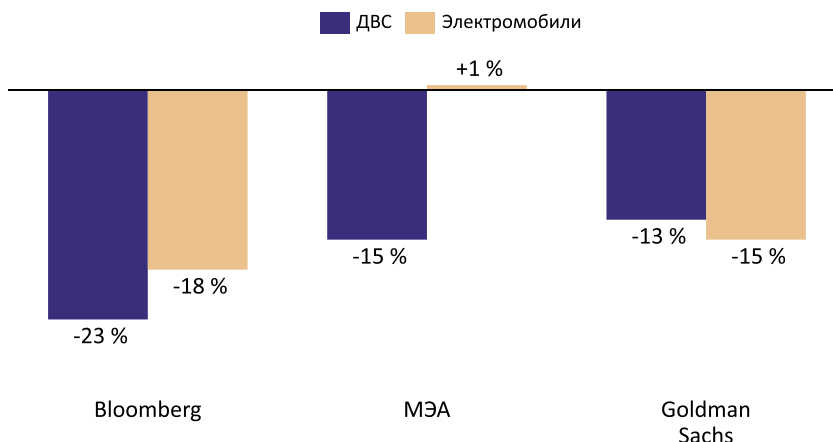
Во-вторых, практически все гибридные автомобили используют бензин, а не дизельное топливо.

В-третьих, государственные программы поддержки электротранспорта легче всего реализовать в секторе общественного транспорта (автобусы), где в основном потребляется дизельное топливо.

В-четвертых, для легковых автомобилей уже отмечается постепенный отказ от дизельного топлива (Индия, Европа) в пользу бензиновых двигателей.

Помимо указанных выше факторов, важную роль будет играть общее снижение экономической активности в мире, вызванное пандемией COVID-19. Несмотря на ожидаемое восстановление мировой экономики в 2021–2022 годах, потребление жидких углеводородов, по видимому, будет постоянно отставать от предкризисных прогнозов. К 2030 году это отставание составит примерно 3,5 млн барр/сут. (см. «Факторный анализ пересмотра прогнозов мирового потребления ЖУВ в 2030 г.»).

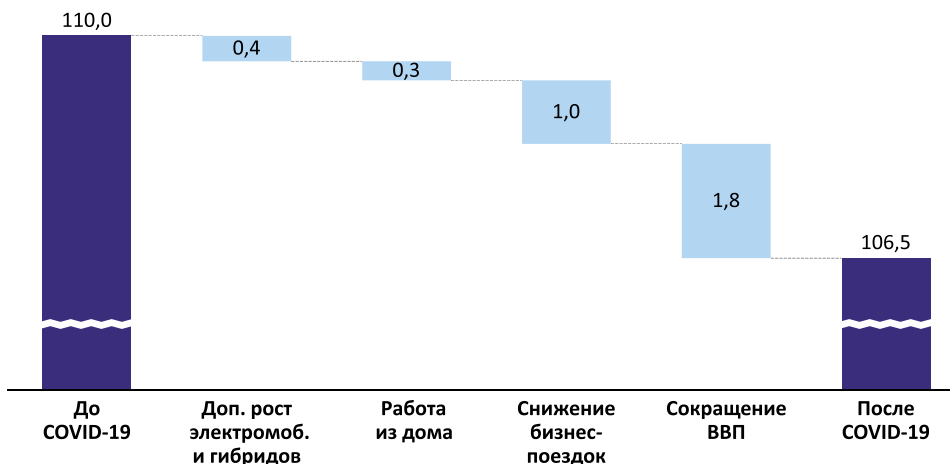
ПРОГНОЗ ИЗМЕНЕНИЯ ПРОДАЖ НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В МИРЕ В 2020 г.



Источник: МЭА, Bloomberg, Goldman Sachs

ФАКТОРНЫЙ АНАЛИЗ ПЕРЕСМОТРА (ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ COVID-19) ПРОГНОЗОВ МИРОВОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ ЖУВ В 2030 г.

млн барр/сут.



Источник: ФИЭФ на основе данных Goldman Sachs, МЭА, JPMorgan

**ВЛИЯНИЕ COVID-19 НА ИНВЕСТИЦИИ В НЕФТЯНУЮ ОТРАСЛЬ**

Если эффект COVID-19 на уровень спроса на нефтепродукты может быть разнонаправленным для ряда секторов потребления, то влияние пандемии на уровень инвестиционной привлекательности нефтяной отрасли однозначно негативный.

Для начала отметим, что, несмотря на диверсификацию портфеля проектов и рост внимания к газу и ВИЭ, нефтя-

ной бизнес пока еще остается преобладающим у большинства крупных нефтяных компаний. Нефтяной рынок занимает доминирующее положение как на бумажном, так и на физическом рынке энергоносителей. В 2019 году расходы конечных пользователей на нефтепродукты (включая продукцию нефтехимии) составляли около 50% расходов на энергетические товары. В результате компании просто не могут игнорировать такую значительную долю энергорынка и быстро переключиться на другие сегменты.



Однако резкое снижение спроса и цен на нефть и нефтепродукты сократили и объем нефтяного рынка. По оценке МЭА, расходы потребителей на нефтепродукты могут сократиться на \$1 трлн в 2020 году. Это эквивалентно уменьшению объема рынка примерно на 28–30%.

Инвестиции в нефтяную отрасль будут сокращаться опережающими темпами, в том числе и за счет следующих факторов:

- часть сокращенной добычи нефти может не восстановиться из-за нерентабельности повторного запуска остановленных месторождений и в условиях роста конкуренции производителей и экспортеров нефти при ограниченном восстановительном спросе на нее;
- сбои в цепочках поставок и перенос сроков запуска новых нефтедобывающих проектов из-за введенных карантинных ограничений в первой половине 2020 года;
- в связи с тем, что отрасль уже провела серьезную оптимизацию затрат в секторе нефтедобычи (upstream) в 2015–2016 годах, сейчас потенциал для дальнейшего повышения ее экономической эффективности существенно ниже.

В результате ожидается, что по итогам 2020 года глобальные инвестиции в нефтяной сектор сократятся на 30–35%, притом что в остальных секторах энергетики снижение инвестиционной активности будет в два-три раза меньше и составит от 10 до 15% (см. «Глобальные инвестиции в энергетический сектор»).

## ВЛИЯНИЕ НА НЕФТЕПЕРЕРАБОТКУ И НЕФТЕХИМИЮ

**Нефтепереработка.** В период резкого падения цен на нефть в 2014–2015 годах розничные цены на нефте-

продукты сократились менее существенно. Это увеличило маржу переработки, нефтехимии и прибыль в этом сегменте нефтяного бизнеса (downstream). Текущий кризис в среднесрочной перспективе (два-четыре года), напротив, приведет скорее к сокращению маржи нефтепереработки. И тому есть несколько причин.

Во-первых, мировой спрос на нефтепродукты резко упал и медленно восстанавливается. Во-вторых, на 2021–2024 годы запланирован ввод существенного объема новых нефтеперерабатывающих мощностей, в первую очередь в Китае и на Ближнем Востоке (около 70% новых мощностей).

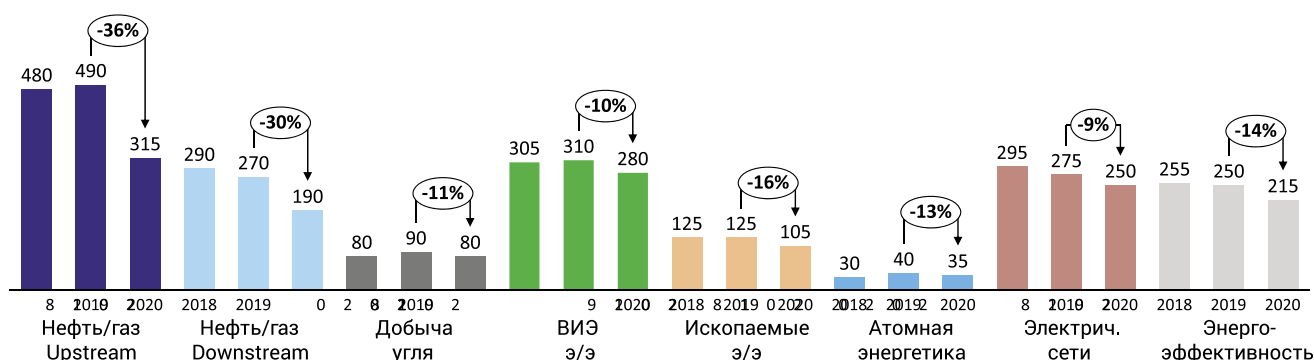
Безусловно, из-за негативной рыночной конъюнктуры, вызванной пандемией COVID-19, реализация части этих проектов может быть сдвинута во времени. Однако многие из них в конечном итоге всё же будут запущены в эксплуатацию независимо от макроэкономической ситуации, поскольку значительная часть инвестиций в них уже осуществлена.

Таким образом, уже в среднесрочной перспективе мир столкнется с существенным переизбытком нефтеперерабатывающих мощностей в сравнении с ожидаемым восстановительным ростом спроса на их продукцию (см. «Накопленный прирост спроса на нефтепродукты и мощностей НПЗ»).

В соответствии с планами компаний, уже скорректированными на влияние пандемии, ввод новых мощностей НПЗ в 2020 году составит около 670 тыс. барр/сут., в 2021-м он ускорится до 1,05 млн барр/сут. При этом спрос на нефтепродукты в 2021 году будет на 1–2 млн барр/сут. ниже, чем в 2019-м. Это усилит конкуренцию на мировом рынке нефтепродуктов и снизит ценовые спреды между нефтью и нефтепродуктами уже в 2021–2022 годах.

## ГЛОБАЛЬНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ СЕКТОР

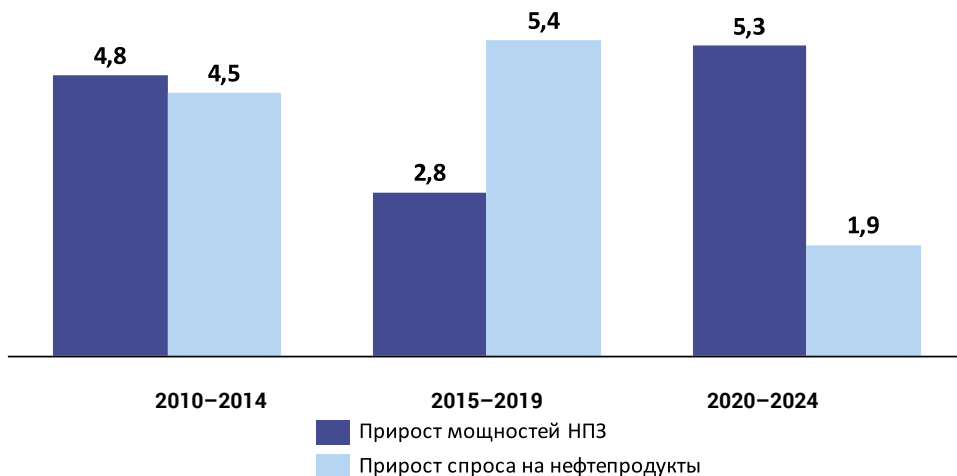
\$ млрд



Источник: Goldman Sachs

## НАКОПЛЕННЫЙ ПРИРОСТ СПРОСА НА НЕФТЕПРОДУКТЫ И МОЩНОСТЕЙ НПЗ

млн барр/сут.



Источник: МЭА, Goldman Sachs, JPMorgan

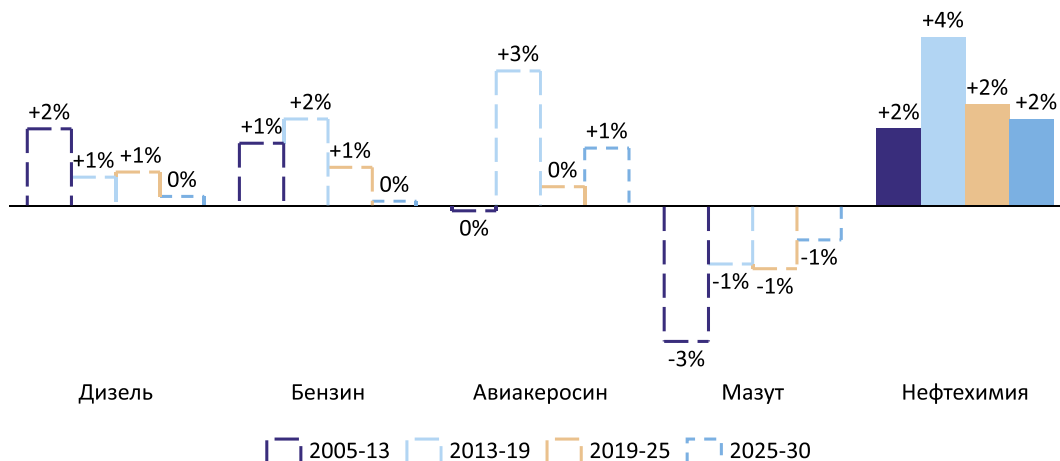
Определенную поддержку уровню спредов может оказать закрытие ряда нерентабельных мощностей по переработке.

**Нефтехимия.** Сейчас нефтехимия рассматривается как ключевой драйвер роста потребления нефти и нефтепродуктов в долгосрочном периоде. Среднегодовые темпы роста спроса в 2020–2030 годах для нефтехимического сектора составят около 2%, при этом, для сравнения, в транспортном секторе спрос на нефтепродукты будет расти всего на 0,5% в год (см. «Среднегодовой темп роста потребления нефтепродуктов»).

Такое соотношение темпов роста спроса на нефть и нефтепродукты со стороны нефтехимии и транспортного сектора приводит к тому, что многие нефтегазовые компании сегодня стремятся переходить в нефтехимический сектор, увеличивая инвестиции и расширяя портфель проектов в нем.

Однако это может привести к риску перегрева нефтехимического сегмента и формированию избытка нефтехимических мощностей уже в среднесрочной перспективе. Анализируя планы компаний по вводу новых нефтехими-

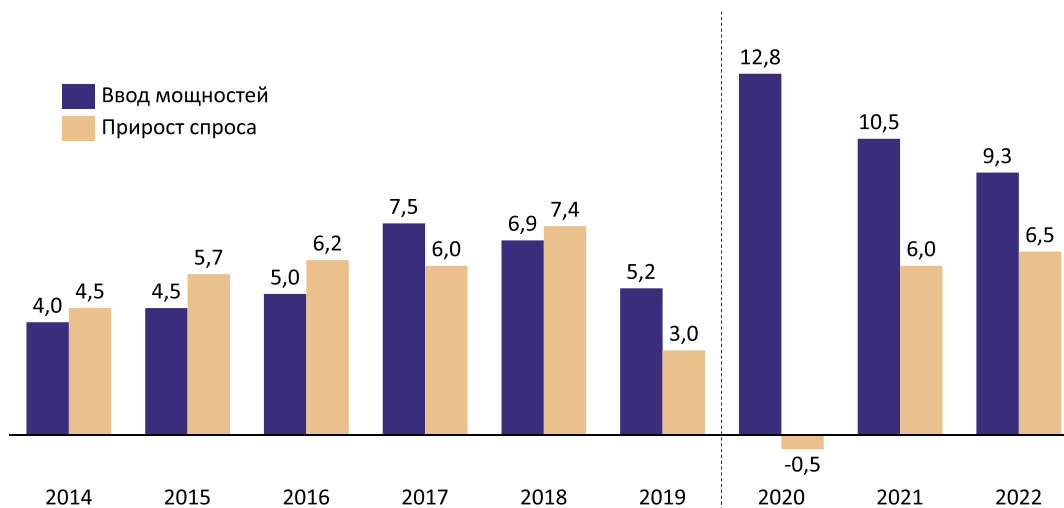
## СРЕДНЕГОДОВОЙ ТЕМП РОСТА ПОТРЕБЛЕНИЯ НЕФТЕПРОДУКТОВ



Источник: МЭА, JPMorgan

## ВВОД МОЩНОСТЕЙ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ЭТИЛЕНА И РОСТ МИРОВОГО СПРОСА НА ЭТИЛЕН

млн т



Источник: данные компаний, МЭА, Samsung

ческих мощностей, можно увидеть, что они значительно превышают темпы роста спроса на продукцию нефтехимии. Так, ожидается, что в 2020–2022 годах будет введено примерно 32–33 млн тонн новых мощностей по производству этилена, а мировой спрос на этилен вырастет всего лишь на 12 млн тонн. В результате средняя загрузка мощностей нефтехимических производств снизится с 90% в 2019 году до 82 в 2022-м (см. «Ввод мощностей по производству этилена и рост мирового спроса на этилен»).

Для полиэтилена, полипропилена, бутадиена и прочих полимеров, по-видимому, будет наблюдаться аналогичная ситуация.

Возможно, что именно таким риском перепроизводства обусловлено недавнее решение компании BP о выходе из нефтехимического бизнеса. Компания в конце июня 2020 года приняла решение продать свой нефтехимический кластер, в котором занято 1700 человек и который в 2019 году произвел 9,7 млн тонн нефтехимической продукции на сумму \$ 5 млрд.

Также необходимо учитывать, что объем рынка нефтехимической продукции значительно меньше рынка топлива для транспорта. Весь широкий сектор нефтегазохимической продукции можно оценить в 14% от мировой добычи нефти. Из него мировой спрос на полимеры составляет около 250 млн тонн, или 5% от общего объема мировой нефтедобычи.

В качестве дополнительных рисков для нефтехимии можно отметить рост вторичной переработки пластика и постепенный отказ от использования пластика, в частности одноразового.

## БУДЕТ ЛИ ДЕФИЦИТ?

Резкое сокращение инвестиций в сегмент upstream, по сути, означает отказ или перенос сроков реализации ряда запланированных ранее новых нефтедобычных проектов.

По данным Wood Mackenzie, текущий кризис уже привел к переносу на неопределенный срок новых нефтедобычных проектов суммарной мощностью 2,4 млн барр/сут. к 2025 году. Еще 1,9 млн барр/сут. потенциального предложения ЖУВ к 2025 году в мире находится под риском (см. «Накопленное влияние на объем мирового предложения ЖУВ...»).

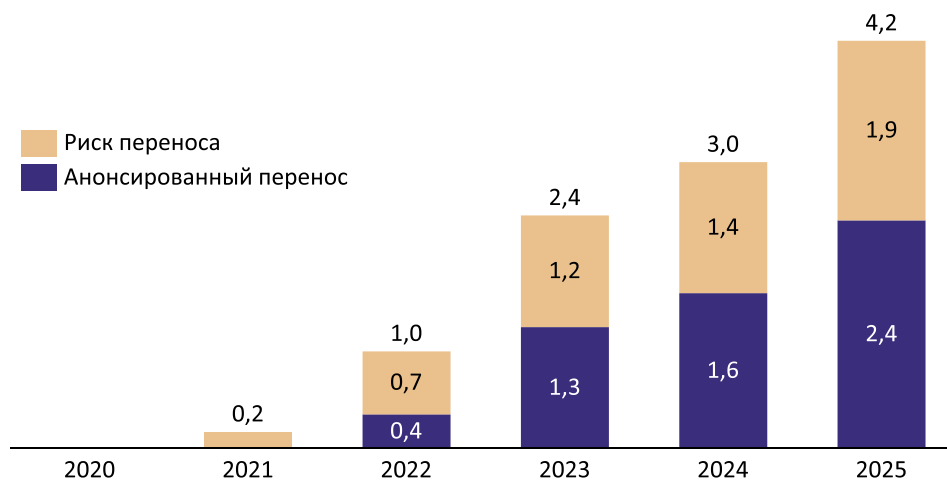
В результате мировое предложение ЖУВ к 2030 году может сократиться на 4–5 млн барр/сут. по сравнению с предкризисными сценариями из-за значительного сокращения инвестиций в новые нефтедобычные проекты.

Другой важной тенденцией является рост внимания нефтяных компаний к ускоренной монетизации ресурсной базы уже разрабатываемых месторождений (brownfield), освоение которых сопряжено с меньшими инвестиционными рисками. В результате в течение последних четырех лет примерно две трети прироста доказанных запасов нефти в мире приходилось на уже разрабатываемые месторождения (см. «Структура прироста доказанных запасов нефти в мире»).

Кризис 2020 года, по-видимому, только усилит тенденцию отказа от капиталовложений в еще неразведанные/неразработанные месторождения (см. «Ежегодные

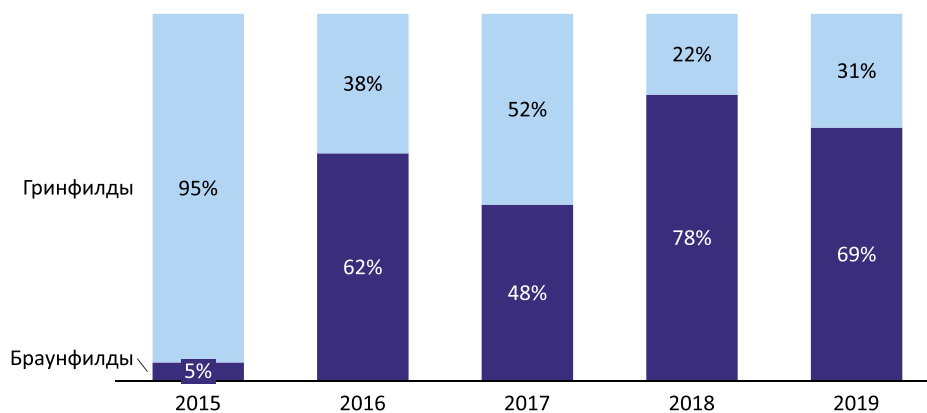
НАКОПЛЕННОЕ ВЛИЯНИЕ НА ОБЪЕМ МИРОВОГО ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЖУВ ОТ ОТЛОЖЕННЫХ ИЛИ ОТМЕНЕННЫХ ФИНАЛЬНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ РЕШЕНИЙ (FID) ИЗ-ЗА COVID-19

млн барр/сут.



Источник: JPMorgan, Wood Mackenzie

СТРУКТУРА ПРИРОСТА ДОКАЗАННЫХ ЗАПАСОВ НЕФТИ В МИРЕ



Источник: JPMorgan, Wood Mackenzie

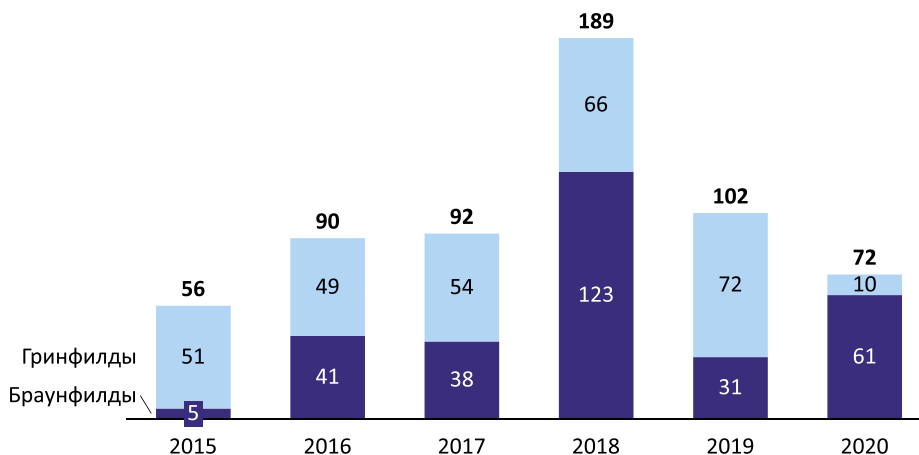
**ФОБОС**  
ШАРОВЫЕ КРАНЫ

**ИНДУСТРИЯ 4.0**  
[www.fobosarm.ru](http://www.fobosarm.ru)

реклама

## ЕЖЕГОДНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В СЕКТОР UPSTREAM НЕФТЕГАЗОВОЙ ОТРАСЛИ

\$ млрд



Источник: JPMorgan, Wood Mackenzie

инвестиции в сектор upstream нефтегазовой отрасли»). Это может усилить риск дефицита новых добычных мощностей в 2020–2030 годах.

С другой стороны, разговоры о возможном дефиците предложения ЖУВ в среднесрочной перспективе велись и в 2014–2015 годах, когда инвестиции также резко сократились. В итоге эти риски пока так и не оправдались. Таким образом, пандемия COVID-19, по-видимому, уже привела к усилению ряда негативных тенденций для мировой нефтяной отрасли. Они проявляются в снижении ожидаемого роста потребительского спроса на нефть и нефтепродукты, потере инвестиционной привлекательности новых нефтедобычных проектов с длительным периодом окупаемости и последовательном ужесточении регулятивных действий многих государств мира, во всё большей степени ориентирующихся

на низкоуглеродный путь развития своих национальных экономик.

Кроме того, сформировались новые негативные тенденции, связанные с отсутствием значимых перспектив для повышения доходности нефтепереработки даже в условиях низких мировых цен на нефть, а также с ожидаемым перегревом мировой нефтехимической индустрии, которая рассматривалась отраслью как одно из наиболее перспективных направлений развития в долгосрочной перспективе глобального энергоперехода.

По-видимому, пандемия COVID-19 и вызванные ею последствия заставят отрасль быстрее реагировать на текущие изменения в поведении потребителей, инвесторов и регуляторов, с тем чтобы адаптировать свое развитие к ускоряющемуся переходу к низкоуглеродной энергетике будущего. 🚀