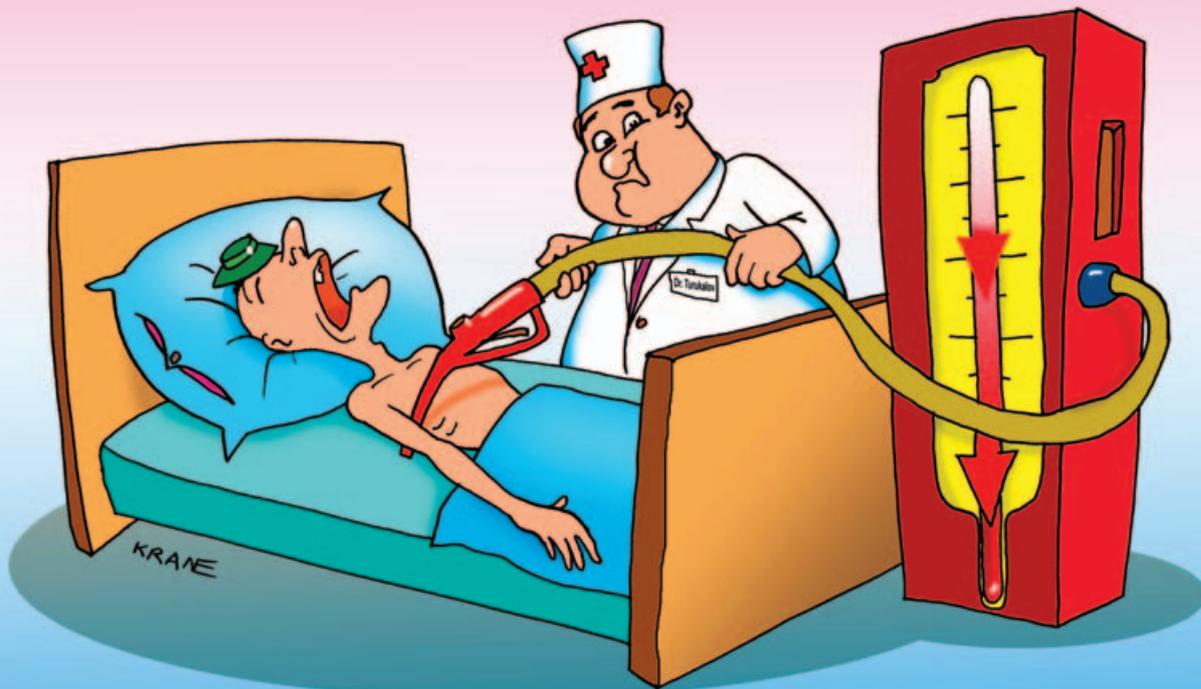


АМЕРИКА ДАЛЕКО ПОЗАДИ: ПО СПАДУ СПРОСА НА ТОПЛИВО В В2В

МИХАИЛ ТУРУКАЛОВ
«Нефтегазовая Вертикаль»



Кризис, который в самом его начале уважительно называли финансово-экономическим, уже давно добрался до реального сектора экономики. Это незамедлительно нашло отражение в падении промпроизводства и ВВП. «Достижения» России на кризисном поприще — минус 10,2% ВВП и минус 15,4% промышленного производства в январе-мае 2009 года, а также девальвированный рубль, правда, в последнее время отвоевавший часть утраченных позиций, но лишь благодаря росту мировых цен на нефть.

Проблемы в экономике РФ можно измерить и альтернативным способом — через потребление автобензина, дизельного топлива и авиакеросина. Наблюдаемое падение внутреннего спроса и динамика цен спотового рынка РФ на нефтепродукты приводят нас к неутешительному выводу. Сильнее всего снизилось внутреннее потребление топлива, в наибольшей степени потребляемого бизнесом, а темпы роста цены на него на фоне роста мировых котировок нефти оказываются наименьшими.

Резкий спад потребления промышленного дизельного топлива в первом квартале 2009 года зафиксирован в промышленных Приволжском и Сибирском ФО. Еще одна неприятная тенденция — во многих случаях сильнее «просело» потребление автобензина и дизтоплива в крупных развитых регионах страны. Очевидно, потому что спросу там есть куда падать. К счастью ли, но мы не одиноки — в США также зафиксировано снижение потребления нефтепродуктов. Но здесь мы в кои-то веки перегнажи Америку. В России зафиксирован гораздо более глубокий спад потребления дизельного топлива и авиакеросина. И, похоже, в этот кризис Америке уже не удастся догнать нас по темпам падения спроса на нефтепродукты.

Говорят, что глаза — зеркало души. У реального сектора экономики есть свои «зеркала» — многочисленные индексы, которыми принято характеризовать его состояние. В то же время существуют вещи более простой приро-

ды и притом четко характеризующие «здоровье» экономики страны в целом и ее отдельных отраслей.

Речь идет о потреблении нефтепродуктов, измеряемом прямым методом, и потому не допускающим двояких трактовок.

Год «в плюсе»

На фоне средней цены нефти сорта Urals, составившей в прошлом году рекордные \$94,4 за баррель, Россия завершила 2008 год повышением ключевых «неф-

тепродуктовых» показателей (см. «Сводные показатели производства/потребления нефтепродуктов в 2008 г.»). Так, по итогам прошлого года увеличился объем переработки нефти на НПЗ страны, возросли объемы производства основных нефтепродуктов и, главное, увеличилось внутреннее потребление автомобильного бензина и дизельного топлива.

Спрос на автобензин в России в прошлом году был настолько высок, что производителям пришлось снизить экспорт продукта на 25,5%, а импорт, тем временем, взлетел в 25 раз. Крупнейшим импортером автобензина в прошлом году была ТНК-ВР, ввозившая продукцию Лисичанского НПЗ. Внутреннее потребление автобензина за 2008 год увеличилось на 1,8 млн тонн, или на 6,2%.

Потребление дизельного топлива в РФ по итогам 2008 года увеличилось на 1,9 млн тонн, или на 6,4%. Напряженности на рынке дизтоплива не могло быть по определению — российские НПЗ производят его в количестве, примерно в два раза превышающем внутренний спрос.

Существуют и другие оценки внутреннего потребления дизтоплива, значительно расходящиеся с данными ЦДУ ТЭК. По оценкам ИнфоТЭК, в прошлом году на внутренний рынок РФ было поставлено 35,21 млн тонн дизельного топлива. Прирост к 2007 году составил лишь 0,95 млн тонн в абсолютном выражении. Меньший прирост потребления дизельного топлива, по данным ИнфоТЭК составивший 2,8%, лучше согласуется с кризисом в реальном секторе экономики, который был зафиксирован уже осенью прошлого года.

Неэластичный автобензин

Первый квартал текущего года по большинству «нефтепродуктовых» показателей «закрылся в красной зоне» (см. «Сводные показатели производства/потребления нефтепродуктов в первом квартале 2009 г.»). В России сократился объем первичной переработки нефти. При цене нефти ниже \$50–60 за баррель в рамках существующей модели налого-

Сводные показатели производства/потребления нефтепродуктов в 2008 г., млн т

	2008 г.	к 2007 г., %
Первичная переработка нефти	235,63	103,5
Производство нефтепродуктов		
Автомобильный бензин	35,54	101,5
Дизтопливо	68,81	103,8
Топочный мазут	63,57	101,7
Отгрузка нефтепродуктов с нефтеперерабатывающих предприятий на внутренний рынок РФ		
Автомобильный бензин	30,97	106,2
Дизтопливо	31,75	106,4
Топочный мазут	14,94	88,3

Источник: ЦДУ ТЭК

обложения нефтепереработка на территории страны с последующим экспортом нефтепродуктов становятся менее привлекательными по сравнению с экспортом сырой нефти. А как мы помним, на протяжении почти всего первого квартала нефть сорта Brent стоила менее \$50 за баррель.

Производство автобензина за квартал увеличилось на 2,2% (см. «Производство, поставка на внутренний рынок и экспорт автомобильного бензина»). Причиной наращивания производства автомобильных бензинов, очевидно, стал очень высокий спрос на них в прошлом году. Тем временем, внутреннее потребление автобензина в первом квартале оказалось на 0,8% ниже по сравнению с аналогичным периодом 2008 года.

Автобензин в России потребляет, в основном, частный легковой автотранспорт, и именно этот сегмент автопарка в последние годы был локомотивом роста внутреннего спроса на качественное моторное топливо. Очень незначительное сокращение потребления автомобильных бензинов демонстрирует неэластичность спроса на этот продукт да-

же в период кризиса. Поддержку спросу отчасти могло оказать снижение розничной цены на бензины с пиковых значений лета прошлого года.

Показательно, что поставки автобензинов с ИОЧ 92 и выше на внутренний рынок РФ в первом квартале текущего года увеличились на 6,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого

Спрос на автобензин в России в прошлом году был настолько высок, что производителям пришлось снизить экспорт продукта на 25,5%, а импорт, тем временем, взлетел в 25 раз

года. Для сравнения: за 2008 год на внутренний рынок страны было поставлено на 11,4% больше высокооктанового автобензина, чем годом ранее.

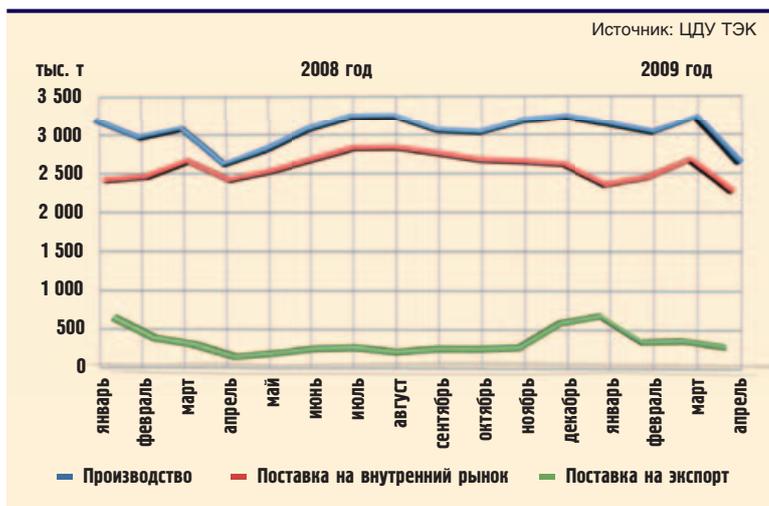
Некоторое замедление прироста поставок высокооктанового автобензина на внутренний рынок связано со значительным падением продаж новых автомобилей в России. Вместе с тем, непрекращающийся рост поставок высокооктанового автобензина

Сводные показатели производства/потребления нефтепродуктов в первом квартале 2009 г., млн т

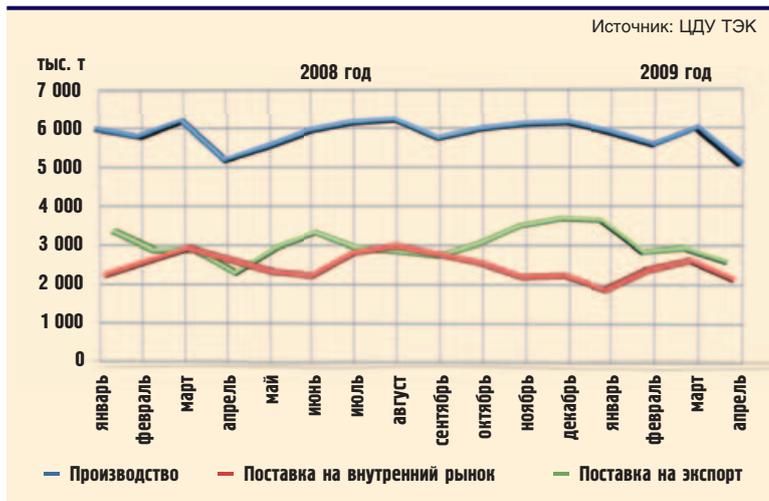
	1 кв. 2009 г.	к 1 кв. 2008 г., %
Первичная переработка нефти	57,91	97,8
Производство нефтепродуктов		
Автомобильный бензин	9,08	102,2
Дизтопливо	16,94	97,3
Топочный мазут	16,34	95,8
Отгрузка нефтепродуктов с нефтеперерабатывающих предприятий на внутренний рынок РФ		
Автомобильный бензин	7,36	99,2
Дизтопливо	7,22	89,6
Топочный мазут	3,81	86,2

Источник: ЦДУ ТЭК

Производство, поставка на внутренний рынок и экспорт автомобильного бензина



Производство, поставка на внутренний рынок и экспорт дизельного топлива



на внутренний рынок РФ отражает структурные изменения в автопарке страны, на которые кризис повлиять не способен.

Кризис средних дистиллятов

Внутреннее потребление дизельного топлива в первом квартале текущего года упало на 10,4% к первому кварталу 2008

Первый квартал текущего года по большинству «нефтепродуктовых» показателей «закрылся в красной зоне»

года — дают о себе знать проблемы в промышленности, строительстве и транспортной отрасли РФ, которые и являются крупными потребителями дизтоплива (см. «Производство, поставка на внутренний рынок и экспорт дизельного топлива»). На фоне резко снизившегося спроса производители в первом квартале сократили выпуск дизельного топлива на 2,7% и увеличили экспорт продукта на 3,1%.

Замминистра экономического развития Андрей Клепач 23 июня сообщил, что падение ВВП России в январе-мае 2009 года составило 10,2%, а в мае — 11%. При этом он добавил, что спад в целом продолжается и перелома пока не произошло.

Росстат 16 июня опубликовал данные, в соответствии с которыми промышленное производство в РФ в январе-мае 2009 года упало на 15,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом в мае текущего года промпроизводство снизилось на 2,1% по сравнению с апрелем.

Статистика потребления дизельного топлива подтверждает углубляющиеся кризисные тенденции в российской экономике. Так, в январе 2009 года на внутренний рынок страны было поставлено на 15,0% меньше дизтоплива, чем в январе 2008 года, в феврале — на 7,2% меньше, в марте — на 9,6% меньше, в апреле — на 16,5% меньше. Всего в январе-апреле 2009 года на внутренний рынок РФ было поставлено дизельного топлива меньше на 1,29 млн тонн, или на 11,9%, по сравнению с аналогичным периодом 2008 года.

По всей видимости, недавний прогноз президента РФ Д. Медведева, в соответствии с которым падение ВВП России в 2009 году составит лишь 6%, излишне оптимистичен. Пока поступающая макроэкономическая и нефтепродуктовая статистика свидетельствуют об усугублении кризиса в реальном секторе экономики страны и о гораздо более глубоком падении ВВП России.

Отметим, что кризис сильно ударил по внутреннему спросу на все средние дистилляты. По данным ИАЦ «Кортес», в январе-апреле 2009 года внутреннее потребление авиакеросина рухнуло на 23,4% по отношению к аналогичному периоду прошлого года, чему «Вертикаль» посвятила отдельную статью (см. «Керосином пахнуть стало меньше», НГВ #13'2009).

В цепочке автобензин–дизтопливо–авиакеросин складывается четкая закономерность. Чем в большей степени топливо потребляется бизнесом (промышленностью, строительством, транспортной отраслью), тем в большей степени падает его внутреннее потребление.

Наконец, ощутимое сокращение выработки топочного мазута в первом квартале не должно вводить в заблуждение. Наблюдаемое, к сожалению, никоим обра-

зом не связано с глубиной переработки нефти на российских НПЗ.

В 2008 году ЛУКОЙЛ ввел в эксплуатацию установку висбрекинга мощностью 2,4 млн тонн в год на НПЗ в Нижнем Новгороде, благодаря чему завод снизил выработку мазута и увеличил производство вакуумного газойля. В марте текущего года крупные НПЗ и «Газпром» сократили производство топочного мазута на 267,3 тыс. тонн, при этом снижение выработки на 165,3 тыс. тонн приходится как раз на Нижегородский завод ЛУКОЙЛа.

Региональная раскладка

В январе-апреле 2009 года на рынок Центрального ФО, по данным ИнфоТЭК, было поставлено 2951,4 тыс. тонн автобензина. Объем поставки увеличился на 0,66% против роста на 4,2% за аналогичный период прошлого года. Рост объемов потребления автобензина в ЦФО был обеспечен Москвой и Московской областью, куда в январе-апреле 2009 года было поставлено на 5,2%, или на 93,4 тыс. тонн, больше бензинов по сравнению с аналогичным периодом 2008 года.

Объем поставки дизельного топлива в ЦФО в январе-апреле сократился на 9,6%, хотя за тот же период 2008 года он вырос на 1,7%. Рост поставок дизельного топлива в ЦФО отмечался только по Москве и Московской области, Воронежской и Ивановской областям. Объем поставки дизтоплива в Москву и МО увеличился в январе-апреле этого года на 5,1% и составил 1309,8 тыс. тонн из суммарных 2461,2 тыс. тонн. Пожалуй, если бы не рост поставок дизтоплива в Москву и МО в январе-апреле, мы бы увидели гораздо более глубокий спад потребления дизельного топлива в Центральном ФО.

Объем поставки автобензина в СЗФО в январе-апреле прошлого года увеличился на 12,5%, а за аналогичный период текущего года — упал на 5,7%. Поставки автобензинов на рынок СПб и Ленобласти сократились в январе-апреле 2009 года на 0,6%, хотя в том же периоде прошлого года

был зарегистрирован рост поставок на 13,9%.

Напротив, на относительно крупные рынки СПб и Ленобласти, Архангельской области и Республики Коми в январе-апреле 2009 года было поставлено больше дизтоплива, чем за такой же период годом ранее. Этот фактор и обеспечил снижение поставок дизельного топлива в СЗФО в январе-апреле 2009 года лишь на 0,6%. Отметим, что за аналогичный период 2008 года поставки дизтоплива в СЗФО возросли на 4,4%.

В январе-апреле текущего года поставки автобензина в Приволжский ФО сократились на 5,2%, хотя годом ранее был зарегистрирован их рост на 7,5%. Спад потребления автомобильных бензинов отмечен в Самарской области, Та-

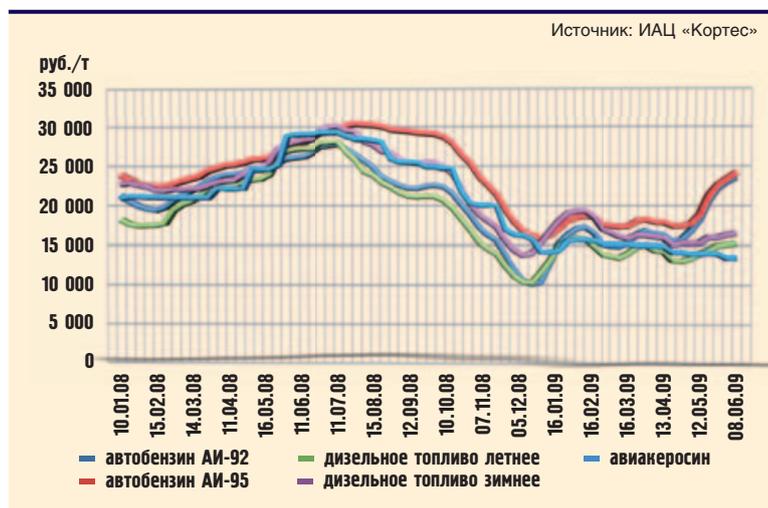
тарстане, Башкортостане, Удмуртии, Пермском крае и в Оренбургской области. Все эти регионы потребляют относительно крупные объемы автобензина. Показательно, что в январе-апреле прошлого

Внутреннее потребление автобензина в первом квартале оказалось на 0,8% ниже по сравнению с аналогичным периодом 2008 года

года увеличились объемы поставок автобензина во все вышеназванные регионы, за исключением Самарской области.

Поставки дизтоплива в Приволжский ФО в январе-апреле 2009 года рухнули на 18%. За аналогичный период прошлого года также было зарегистрировано снижение поставок дизтоплива в

Средние по РФ цены спотового рынка на нефтепродукты



ICE Brent Crude



ПФО, но составило оно лишь 1,3%. Более чем на 40% сократились поставки дизельного топлива в Пермский край и Башкортостан и более чем на 20% — в Саратовскую область. Поставки дизтоплива в Оренбуржье снизились на 12,5%, в Самарскую область — на

Внутреннее потребление дизельного топлива в первом квартале текущего года упало на 10,4% к первому кварталу 2008 года — дают о себе знать проблемы в промышленности, строительстве и транспортной отрасли РФ

3%, а в Татарстан увеличились на символические 0,09%. Как видим, поступающая статистика отнюдь не лучшим образом характеризует состояние экономики промышленного Приволжского ФО.

Объем поставок автобензина в Южный ФО увеличился в январе-апреле 2009 года на 2,7%. При этом на 6% сократились поставки автобензина в Краснодарский край, который является крупнейшим потребителем этого нефтепродукта в ЮФО. Отметим, что в январе-апреле 2008 года поставки автобензина в ЮФО уменьшились на 2,4%, а в Краснодарский край — снизились на 1,5%.

Пока поступающая макроэкономическая и нефтепродуктовая статистика свидетельствуют об усугублении кризиса в реальном секторе и о гораздо более глубоком падении ВВП в 2009 году, чем «медведевские» 6%

Поставки дизельного топлива в ЮФО в январе-апреле текущего года уменьшились на 5,5%. Крупнейшие рынки округа — Краснодарский край и Ростовская область — продемонстрировали снижение объемов поставок на 3,6% и 4% соответственно. Относительно небольшое снижение поставок дизтоплива в ЮФО зарегистрировано во многом благодаря развитой аграрной отрасли.

Показательно, что в январе-апреле 2008 года поставки дизтоплива в ЮФО снизились на

8,6%, хотя кризиса тогда не было и в помине. По всей видимости, аграрная отрасль в РФ очень чувствительна к ценам на нефтепродукты, а госдотации на закупку ГСМ в 2008 году оказались малоэффективными.

Объем поставки автобензина в Уральский ФО в январе-апреле 2009 года увеличился на 6,2% против роста на 5,0% за аналогичный период 2008 года.

Напротив, поставка дизтоплива в Уральский ФО за первые четыре месяца 2009 года сократилась на 8,3%, хотя за аналогичный период 2008 года был зарегистрирован рост на 17,1%! В январе-апреле 2009 года не сократились поставки дизтоплива в ХМАО, ЯНАО и в Курганскую область. Тем временем, поставки дизтоплива в Тюменскую область, которая является крупнейшим потребителем в УФО, упали на 15,4%.

За первые четыре месяца 2009 года объем поставки автобензина в Сибирский ФО снизился на 16,2%, однако в аналогичном периоде 2008 года наблюдался рост поставок на 13,8%. Более чем на 55% сократились поставки бензинов в Красноярский край и почти на 30% — в Иркутскую область.

Поставки дизельного топлива в Сибирский ФО в январе-апреле 2009 года рухнули на 30,5% к аналогичному периоду прошлого года. И это притом, что за первые четыре месяца 2008 года в округе был зафиксирован рост поставок дизтоплива на 21,7%. Как и в случае автобензина, больше всего «просели» поставки в Красноярский край и Иркутскую область. Данные о поставках моторного топлива в Сибирский ФО свидетельствуют об очень серьезных проблемах у его промышленности.

Поставки автобензина в Дальневосточный ФО за первые четыре месяца 2009 года увеличились на 7,5%, а в январе-апреле 2008 года был зарегистрирован рост поставок на 3,6%. В структуре поставок автобензина по России на ДФО приходится лишь 4,1%, поэтому даже 7,5%-ный рост — это капля в море.

Объем поставки дизтоплива в ДФО в январе-апреле 2009 года увеличился на 32% против снижения на 17,2% за такой же пе-

риод 2008 года. Как и в случае автобензина, доля ДФО в поставках дизтоплива невелика и составляет 7,6%.

Длительное перечисление изменений в объемах поставок моторных топлив подтверждает серьезные проблемы в экономике промышленных регионов РФ. Еще одна интересная тенденция — зачастую мы наблюдаем наиболее резкое сокращение поставок моторных топлив в крупные развитые регионы России. Не потому ли, что там есть, куда падать?

Отражение в ценах

Наблюдаемые изменения в спросе не могли не оказать влияния на цены на моторное топливо. Весьма показательные тенденции наблюдаются на спотовом рынке автобензина и дизтоплива (см. «Средние по РФ цены спотового рынка на нефтепродукты»).

В прошлом году — начиная с весны и по июль на фоне дорожавшей нефти — в экономике РФ все было замечательно. Спрос на основные марки моторного топлива был очень высоким, а цены на 92-й и 95-й бензины, а также дизтопливо были близки друг к другу. Более того, со второй половины мая прошлого года по 11 июля средняя спотовая цена на летнее дизтопливо, по данным «Кортеса», была выше, чем на 92-й бензин, а в отдельные моменты в течение этого периода вплотную приближалась к цене на 95-й.

Затем цена на нефть пошла вниз, и нефтепродукты начали дешеветь — неохотно и разными темпами. В середине октября прошлого года ФАС рассылает в адрес нефтяных компаний письма-предостережения, что незамедлительно находит отражение в динамике средних спотовых цен на нефтепродукты.

В первой половине января текущего года, на фоне относительно стабилизировавшейся мировой цены на нефть и экспортной пошлины, впервые с начала кризиса ставшей адекватной, спотовые цены на нефтепродукты резко повышаются. За январь-апрель спотовые цены на нефтепродукты в РФ успевают нарисовать два зубца пила. Главными причинами к из-

менению цен на нефтепродукты на спотовом рынке РФ тогда, очевидно, были динамика мировых цен на нефть и экспортной альтернативы (см. «ICE Brent Crude, \$/барр»).

В начале марта нефтяные компании пообещали правительству заморозить цены на дизельное топливо для сельхозпроизводителей на уровне середины января. Благодаря этому сезонный спрос сельхозпроизводителей на дизельное топливо был закрыт по относительно невысоким ценам.

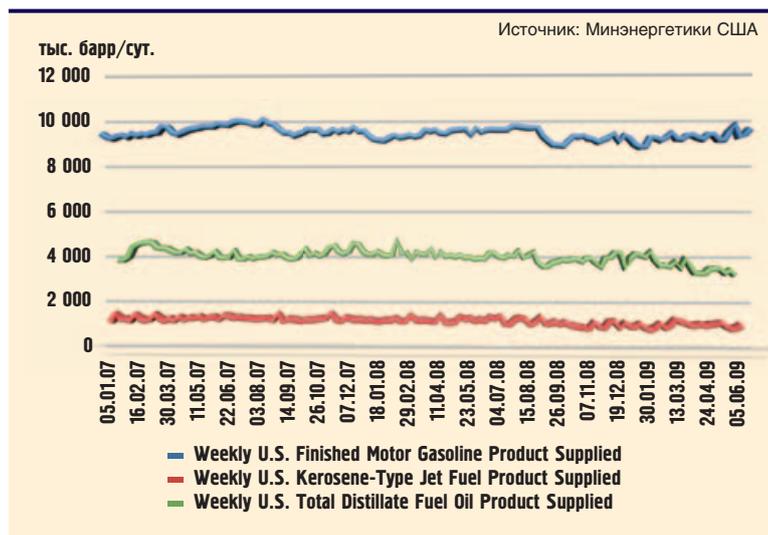
Самое интересное началось в апреле, когда окончательно стало понятно, что резкое снижение спроса на дизельное топливо это суровая реальность, а не страшный сон. «Кортес» 6 апреля зафиксировал среднюю спотовую цену на зимнее дизтопливо ниже, чем на автобензин АИ-92, а летнее дизтопливо тогда стоило гораздо дешевле 92-го.

Наконец, в середине мая спотовые цены на высокооктановый автобензин резко пошли вверх вслед за мировыми котировками, а разница между ценами на 95-й и 92-й бензины сократилась до 600–800 рублей за тонну. Дизельное топливо, тем временем, дорожало неосизмеримо меньшими темпами, что подтверждает низкий спрос на этот продукт и плачевное положение дел у его потребителей.

Тенденции на спотовом рынке авиакеросина еще более показательны (см. «Средние по РФ цены спотового рынка на нефтепродукты»). Цена на этот продукт устойчиво снижается с середины февраля, и ни майские праздники, ни наступившее лето пока не привели к ее росту. Причина такой динамики цены на керосин заключается в рухнувших в январе-апреле 2009 года авиаперевозках пассажиров на 20,5% и перевозках грузов и почты на 28,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Динамика спотовых цен подтверждает и дополняет уже сделанный неутешительный вывод: сильнее всего снизилось внутреннее потребление топлива, в наибольшей степени потребляемого бизнесом, и темпы роста цены на него на фоне роста мировых котировок нефти оказываются наименьшими.

Поставки нефтепродуктов на рынок США, среднее за неделю



Как дела за океаном?

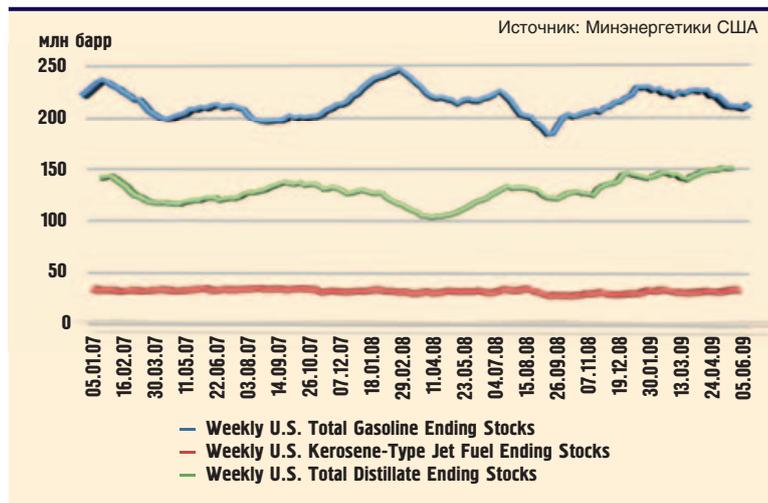
Официальная статистика Департамента энергетики США общедоступна, кроме того, американский легковой автопарк, как и российский, преимущественно потребляет автомобильный бензин. В этой связи показателен анализ спроса на нефтепродукты в США и сопоставление тенденций, наблюдаемых на американском рынке, с происходящим в России.

Потребление автобензина в США выглядит достаточно стабильным, тем не менее, оно снижается уже на протяжении полутора лет (см. «Поставки нефтепродуктов на рынок США»).

В первом квартале 2009 года на рынок США было поставлено 791,1 млн баррелей автобензина — соответственно на 2,4% и 2,6% меньше по сравнению с январем-мартом 2008 и 2007 годов. Львиная доля снижения поставок к уровню 2007 года приходится именно на текущий год. Влияние кризиса на потребление автобензина ощущается, тем не менее, спрос на этот продукт, если сравнивать с российской ситуацией, практически не пострадал.

Более того, судя по еженедельным сводкам о поставках нефтепродуктов, потребление автобензина в США в апреле-мае 2009 года возросло по отношению к первому кварталу.

Запасы нефтепродуктов в США, еженедельно



Поставки тяжелых дистиллятов (дорожного и внедорожного дизельного топлива, а также печного топлива) на рынок США в январе-марте текущего года были соответственно на 8,0% и 10,9% ниже по сравнению с аналогичными периодами 2008 и 2007 годов.

Дизельное топливо дорожало в мае несоизмеримо меньшими темпами, чем бензины, что подтверждает низкий спрос на этот продукт и плачевное положение дел у его потребителей

С другой стороны, поставки тяжелых дистиллятов с ультранизким содержанием серы (0–15 ppm) в первом квартале 2009 года снизились на 7,6% и увеличились на 10,1% соответственно к январю-марту 2008 и 2007 годов. Рост поставок ультранизкосернистых тя-

Сильнее всего снизилось внутреннее потребление топлива, в наибольшей степени потребляемого бизнесом, и темпы роста цены на него на фоне роста мировых котировок нефти оказываются наименьшими

желых дистиллятов на американский рынок к уровню первого квартала 2007 года связан с реализуемой в США программой перехода на потребление ULSD.

В апреле-мае 2009 года спрос на тяжелые дистилляты в США снизился по отношению к первому кварталу текущего года. Сре-

Тенденции на американском рынке нефтепродуктов в целом схожи с происходящим в России, однако нефтепродуктовые индексы свидетельствуют о том, что экономический спад в России оказался примерно в полтора-два раза сильнее, чем в США

ди причин уменьшения поставок были не только кризис, но и наступление теплого времени года.

Недавнее сокращение потребления тяжелых дистиллятов хорошо согласуется с ростом их запа-

сов в США (см. «Запасы нефтепродуктов в США»). В конце марта текущего года запасы тяжелых дистиллятов в США были на 31,4% выше, чем в конце марта 2008 года, в конце апреля — на 23,0% выше по сравнению с концом апреля 2008 года, в конце мая — на 34,3% выше относительно конца мая прошлого года.

Наибольший вклад в рост запасов тяжелых дистиллятов внесло ULSD, которое в США сейчас потребляет преимущественно дорожная дизельная техника. Так, в конце марта 2009 года запасы ULSD были на 29,6% выше по сравнению с аналогичным периодом 2008 года, в конце апреля и в конце мая — соответственно на 28,8% и 26,8% выше относительно аналогичных периодов 2008 года.

Наконец, поставки авиакеросина на рынок США в первом квартале текущего года были соответственно на 11,2% и 13,6% ниже по сравнению с январем-мартом 2008 и 2007 годов. А поставки в апреле-мае текущего года увеличились по отношению к первому кварталу. Об этом свидетельствуют поступающие еженедельные сводки. Более того, запасы авиакеросина в США стабильны и не дают поводов к беспокойству.

Обогнали Америку!

Тенденции на американском рынке нефтепродуктов в целом схожи с происходящим в России. Спрос в сегменте В2В (авиакеросин и тяжелые дистилляты) «просел» сильнее, чем в В2С (автобензин). Как и в России, спрос на авиакеросин пострадал из-за кризиса сильнее, чем на тяжелые дистилляты. А дальше — отличия.

Поставки авиакеросина и тяжелых дистиллятов на рынок США в первом квартале 2009 года были соответственно на 11,2% и 8,0% ниже, чем в январе-марте 2008 года. Америке придется сильно постараться, чтобы догнать Россию.

В России «очищенное» от складских запасов внутреннее потребление авиакеросина, по данным ИАЦ «Кортес», в первом квартале 2009 года снизилось на 33,6% по отношению к январю-

марту 2008 года. По падению поставок дизельного топлива на внутренний рынок в первом квартале к январю-марту 2008 года мы также обогнали США — минус 11,4%.

Нефтепродуктовые индексы свидетельствуют о том, что экономический спад в России оказался примерно в полтора-два раза сильнее, чем в США.

Корреляция с падением ВВП очень хорошая. ВВП РФ в первом квартале 2009 года, по последним данным, упал на 9,8%, а ВВП США — лишь на 5,5%.

Несколько озадачивает тот факт, что в первом квартале текущего года поставки автобензинов на рынок РФ сократились на 0,8% к аналогичному периоду 2008 года, а на рынок США — на 2,4%. Этой странности есть объяснение.

В 2008 году на американский рынок было поставлено 391,3 млн тонн автобензина. Объем внутреннего потребления автобензина в США более чем на порядок превышает потребление бензина в РФ. Кроме того, розничная цена на бензин в США в гораздо большей степени чувствительна к изменению мировых цен на нефть за счет особенностей американской налоговой системы.

В этой связи, резкий рост мировых цен на нефть и розничных цен на бензин в США весной-летом прошлого года на фоне колоссальных объемов потребления бензина мог изменить предпочтения некоторой части американских потребителей. Было много публикаций о том, что среднего достатка американцы меняют излишне мощные автомобили с большим расходом бензина на более экономичные.

В том числе, все прошедшее время в стране росли продажи гибридных автомашин, которые в полтора-два раза экономичнее своих менее замысловатых «одноклассников». Вдобавок, эластичным для Штатов мог оказаться спрос на бензин в части гораздо более популярных у них, чем у нас, автопутешествий.

По всей видимости, всех этих обстоятельств оказалось достаточно, чтобы относительный спад потребления автобензина в США превысил таковой в РФ. 