



Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Нефть и газ

Четверг 22 декабря 2016 №238 (5988 с момента возобновления издания)

kommersant.ru



15 | **Расширение присутствия во всем мире как главная стратегическая цель**

16 | **О том, насколько далеко можно заглянуть в будущее нефтегазовой отрасли**

17 | **Кто стоит за одним из крупнейших игроков российского нефтяного сектора**

Введение зон специального экологического контроля заставило судовладельцев искать наиболее выгодные для себя альтернативы для бункеровки. В большинстве стран Европы, а также в США и Канаде приоритетным топливом выбрали СПГ. Япония и Филиппины остановили свой выбор на метаноле и диметилэфире. Кроме того, у судовладельцев есть возможность установить на борт судна скрубберы, которые способны снизить содержание серы. Каждый из этих методов имеет свои плюсы и минусы. Эксперты отмечают, что при всей возможной выгоде СПГ-бункеровка может стать самой популярной альтернативой сегодняшнему топливу.

Экологическое плавание

— топливо —

Суда переводят на СПГ и метанол

Комитет Международной морской организации (ИМО) по охране морской окружающей среды с 1 января 2020 года ограничил с 3,5% до 0,5% максимальное содержание серы в судовом топливе вне зон особого контроля за выбросами серы с судов SECA, в которую входят Балтийское и Северное моря, в том числе пролив Ла-Манш, а также Западное и Восточное побережья Северной Америки, Мексиканский залив и Карибский бассейн, относящиеся к США.

Таким образом, судовладельцам придется отказаться от использования традиционного мазута в качестве топлива. Ранее с 1 января 2015 года Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ) ужесточила требования по содержанию серы в судовом топливе — 0,1% по массе в зоне специального экологического контроля SECA. Фактически требования ввели запрет на использование мазута и традиционного дизельного топлива. Когда принималось это решение по ограничению содержания серы в бункерном топливе, участники отрасли отмечали, что последствия от них недостаточно просчитаны. В частности, говорилось, что на судовладельцев возлагают дополнительное финансовое бремя, не оправданное с точки зрения реальных экологических угроз и доступности технологических решений. Представители отрасли отме-



ФОТО: АССТОН

чали, что новые типы двигателей, конструкции и удачные решения появляются один-два раза в десятилетие, в связи с этим промышленность просто не в состоянии быстро адаптироваться к новым требованиям, предъявляемым судоходству. К тому же судовладельцы подчеркивали, что ограничения по вы-

бросам серы и предстоящие материальные затраты несопоставимы с незначительным экологическим эффектом.

Разговоры о том, что ограничение вне зон особого контроля по максимальному содержанию серы в судовом топливе в 0,5% могут быть введены в 2020 году, начались еще восемь лет назад. Тогда же

представители отрасли надеялись, что по итогам анализа в 2018 году достаточности низкосернистых видов топлива вступление в силу этой меры перенесется до 2025 года. Но оценка была проведена в 2016 году, в выводах значилось, что дефицита соответствующих видов топлива не ожидается. с14

Эпохальная альтернатива

— котировки —

Колебания нефтяных цен в последнее время стали довольно распространенным поводом для различных аналитических упражнений, которые проводятся с целью объяснить, например, насколько текущая ситуация на глобальном нефтяном рынке повлияет на развитие экономик и уровни потребления нефти. В своем недавнем исследовании «Развитие технологий в автотранспорте: близок ли пик потребления нефти» агентство VYGON Consulting попыталось разобраться, насколько применение альтернативных видов топлива в автомобильной промышленности изменит зависимость автомобилистов от продуктов нефтепереработки. По мнению аналитиков, потребление нефти в этой сфере экономики ощутимо сократится. Но это пока совсем не означает конец нефтяной эпохи.

Субсидированная стимуляция

Основным драйвером нефтяного рынка является автотранспорт — именно благодаря ему потребление нефти за последние 20 лет выросло на 60%. Поэтому неудивительно, что с этим сегментом, доля которого в потреблении к 2015 году выросла до рекордных 46%, и связывают свое светлое будущее нефтяники.

До настоящего времени ежегодный рост численности автопарка (3,4%) был основной причиной наращивания спроса на нефть автотранспортным сегментом. При этом в течение последних 20 лет потребление моторных топлив в сфере транспорта тормозится за счет повышения экономичности двигателя внутреннего сгорания транспортных средств (ТС), которая выросла на 20–40%, и ужесточения топливных стандартов.

Но если в развитых странах, США и Европе, потребление моторных топлив сокращается или стагнирует, то Китай является для нефтяного рынка ориентиром номер один: вклад этой страны в глобальный прирост спроса на нефть за последние 20 лет достиг 40%. Поэтому говорить о глобальном потреблении нефти в транспортном секторе можно только с учетом особенностей страновых экономик. Тем не менее для всех стран мира характерен один общий тренд — повышение эффективности использования топлива в транспортной сфере. Хотя стимулы для достижения этой цели и динамика движения к ней могут несколько отличаться.

Так, в США основным стимулом сокращения расхода топлива новыми автомобилями стала государственная политика, изначально направленная на снижение зависимости от импорта нефти, а позже — на минимизацию выбросов парниковых газов. с14

«РОСНЕФТЬ» — ЛИДЕР ОСВОЕНИЯ РОССИЙСКОГО ШЕЛЬФА

Платформа «Беркут» в Охотском море

КОМПАНИЯ ЯВЛЯЕТСЯ ЛИДЕРОМ ОСВОЕНИЯ РОССИЙСКОГО ШЕЛЬФА И РАСПОЛАГАЕТ 55 ЛИЦЕНЗИОННЫМИ УЧАСТКАМИ С СОВОКУПНЫМ ОБЪЕМОМ РЕСУРСОВ УГЛЕВОДОРОДОВ, ПРЕВЫШАЮЩИМ 43 МЛРД ТОНН НЕФТЯНОГО ЭКВИВАЛЕНТА, В АРКТИКЕ, НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ, В ЧЕРНОМ, КАСПИЙСКОМ И АЗОВСКОМ МОРЯХ НА ЮГЕ РОССИИ.