

# нефть и газ

## Морская лихорадка

Вводимые с 1 января 2020 года ограничения Международной морской организации (International Maritime Organization — IMO) по содержанию серы в топливе для судов меняют структуру бункеровочного рынка. Новые правила уже сейчас существенно влияют на котировки различных сортов нефти, повышая премию на легкое сырье. При этом Россия, чьи НПЗ не могут обеспечить достаточные объемы топлива нужного качества, и другие страны ЕАЭС отложили переход на новые правила в своих водах до конца 2023 года.

— конъюнктура —

Вот-вот вступят в силу дополнения к Международной конвенции по предотвращению загрязнения воздушной среды с судов (МАРПОЛ) IMO, согласно которым максимальное содержание серы в бункерном мазуте, которым заправляются суда, должно сократиться с 3,5% до 0,5%. Эти нормы коснутся более 60 тыс. судов по всему миру. По оценкам голландской компании SQ Consult, судостроительные компании, на которые приходится около 90% международных морских торговых операций, готовы к введению новых правил.

В течение текущего года судовладельцы были вынуждены выбирать между установкой скрубберов и переходом на новые виды топлива, тогда как нефтяные компании наращивали производство низкосернистых продуктов, способных удовлетворить новые экологические требования. Так, крупнейшие производители судового топлива BP и Shell уже заявили о переходе на выпуск низкосернистого бункера. Российская компания ЛУКОЙЛ на Волгоградском НПЗ приступила в текущем году к выпуску низкосернистого мазута (Fuel Oil Bunker 0.5), соответствующего требованиям Международной морской организации. Здесь планируется производить около 1 млн тонн в год такого топлива. По информации компании, ЛУКОЙЛ производит и другие виды судовых топлив с улучшенными экологическими характеристиками. На Пермском НПЗ еще в 2015 году стартовало промышленное производство судового экологического топлива со сниженным содержанием серы, ис-

пользуемого вот уже несколько лет в акватории Балтийского моря — в зоне особого контроля выбросов серы при морском судоходстве (Sulphur Emissions Control Areas).

Некоторые крупные портовые города, такие как Сингапур, задолго до 1 января 2020 года заявили о готовности обеспечить заправку судов по новым правилам. Многие из них накануне перехода на новое топливо создали значительные запасы экологически чистого бункера. Так, к концу осени 2019 года объемы низкосернистого топлива, запасенного в Сингапуре, достигли 4,5–5 млн тонн. Согласно оценкам Refinitiv, крупнейшие бункеровочные центры мира полностью обеспечили себя запасами на начало года.

Впрочем, к концу первого квартала 2020 года на мировом нефтяном рынке может сложиться непростая ситуация, связанная с дефицитом поставок низкосернистых нефтепродуктов. Однако Международная морская организация считает, что все эти издержки перехода на экологически чистое топливо оправданны. По данным проведенного по ее заказу исследования, высокие выбросы серы наносят огромный ущерб здоровью человека и, если не ввести жесткие ограничения, в мире от преждевременной смерти, связанной с эмиссией серы, в течение ближайших пяти лет могут погибнуть около 570 тыс. человек.

### Цены пошли вверх

Предложение российских нефтеперерабатывающих заводов по объемам низкосернистого топлива пока существенно отстает от внутреннего спро-



са, отмечают эксперты. «Россия находилась в равных условиях с другими участниками рынка, одновременно с ними узнав об ограничениях с момента принятия решения об их вводе Международной морской организацией. Однако российские НПЗ до сих пор не готовы предоставить необходимое количество низкосернистого топлива отечественным судовладельцам. Радикальных изменений по улучшению качества предлагаемого в стране бункера ждать не стоит», — считает аналитик Reuters Плеб Горюдякин.

Это могло стать одной из причин, по которой совет Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) 19 декабря продлил действие нормы по содержанию массовой доли серы 1,5% в судовом топливе, используемом на судах при внутренних водных перевозках в ЕАЭС. Переходный период сохранится до 31 декабря 2023 года. В комиссии объяснили это решение тем, что изменение качественных характеристик судового топлива может привести к ряду негативных последствий, включая рост цен на него на 25–40%, банкротство судоводительских компаний, участвующих во внутренней логистике стран ЕАЭС, с потерей рабочих мест и срывом навигации

2020 года в некоторых водных бассейнах. При этом требования по содержанию серы будут выполняться при международных морских перевозках. Но пока не ясно, как раздельная бункеровка будет технически обеспечена в российских портах.

При этом высокосернистое топливо, которое не удастся сбывать внутри России, может быть использовано на судах, оборудованных скрубберами, предназначенными для очистки бункера от серы. По данным S&P, к январю 2020 года в мире будут установлены 2,4 тыс. скрубберов, которые обеспечивают спрос на соответствующее топливо в объеме 600 тыс. баррелей н. э. в сутки. Но такой вариант осложняется запретом, введенным рядом стран на заход в их воды судов, не только использующих высокосернистое топливо, но и оборудованных скрубберами, поскольку их отсутствие вызывает не только качество бункера, но и отходы серы, образующиеся при его очистке.

В свою очередь, некоторые судовладельцы уже заявили об отказе от контрактов на поставки в адрес портов, которые не смогут обеспечить бункеровку экологически чистым топливом. Предполагается, что па-

дение цен на высокосернистое сырье и нефтепродукты приведет к росту их использования для выработки электроэнергии в таких странах, как Пакистан, Бангладеш и Саудовская Аравия. Но увеличение спроса со стороны электростанций может быть лишь временным решением из-за переориентации стратегического курса этих государств на газовую генерацию электроэнергии, а также планируемый рост мощностей возобновляемой энергетики.

Опасения России и партнеров по ЕАЭС в связи с ростом цен на топливо на фоне IMO-2020 вполне оправданны. Ставки на фрахт судов увеличиваются уже сейчас. Этому способствует геополитическая напряженность на Ближнем Востоке: атаки на добывающую инфраструктуру Саудовской Аравии и танкеры, перевозящие нефть в Персидском заливе, а также введенные США санкции против китайского судовладельца COSCO из-за участия в поставках иранской нефти на мировых рынках. На их фоне суточная ставка на фрахт танкера типа VLCC взлетела с мая 2019 года в два с половиной раза, достигнув к концу текущего года примерно \$100 тыс. в сутки. В наиболее кризисные момен-

ты для рынка морских перевозок стоимость фрахта одновременно выросла до \$185 тыс. в сутки (в июне текущего года) и даже \$300 тыс. в сутки на фоне кризиса, связанного с санкциями против китайской судоходной компании (осенью). Переход на жесткие экологические требования в отношении судового топлива с 1 января следующего года приведет к дальнейшим пертурбациям на рынке морских поставок и росту стоимости суточного фрахта, считают эксперты.

### СПГ под ударом

Нормы IMO-2020 отразились и на стоимости низкосернистой нефти, премия на которую росла с приближением срока введения новых правил бункеровки. Так, в начале ноября Saudi Aramco подняла цены на \$4,65 за баррель сорта Arab Extra Light по отношению к Arab Heavy при поставках в Азию, тогда как разница между сортами в сентябре составляла \$1,05, а в октябре — \$2,65.

При этом дисконт на высокосернистые сорта привел к неожиданным результатам для рынка сжиженного природного газа. По информации Wood Mackenzie, убытки производителей СПГ, заключивших долгосрочные контракты с азиатскими потребителями с привязкой к стоимости нефтяной корзины Japan Crude Cocktail (JCC), могут достичь \$15 млрд. В JCC входят поставки высокосернистых сортов нефти из Дубая и Омана, теряющих привлекательность в связи с вводом ограничений по содержанию серы. До объявления введения IMO-2020 в октябре 2016 года JCC торговалась с премией к Brent. Согласно прогнозам Wood Mackenzie, в период между 2020 и 2030 годами Japan Crude Cocktail будет дешевле Brent в среднем на \$1,2.

Под ударом оказались крупнейшие производители сжиженного природного газа, включая два российских СПГ-проекта. Тогда как рынок бункеровки морских судов сжиженным природным газом, согласно оценкам Wood Mackenzie, может существенно вырасти лишь к концу следующего десятилетия. К 2030 году этот сегмент может увеличиться до 22 млн тонн СПГ в год, что обеспечит сжиженному природному газу долю порядка 11% на мировом рынке судового топлива (по сравнению с нынешним уровнем 1,1%).

Мария Кутузова

## Нефтегазовая отрасль: в парадигме токсичности?

— тенденция —

Уходящее десятилетие было для мировой нефтегазовой отрасли временем взлетов и падений. Активное развитие бизнеса нефтегазовых компаний, крупные слияния и поглощения, появление «сланцевых игроков», взрывной рост сменился резким падением цен на нефть, международными торговыми войнами и санкциями, а также оптимизацией затрат. Теперь пришло время разворота в сторону экологии и инвестиций в «зеленую» энергетику.

В декабре текущего года на нефтяном фронте наблюдается относительно затишье. Механизм оперативной балансировки спроса и предложения, созданный благодаря соглашению ОПЕК+ (предусматривает сокращение добычи на 1,7 млн баррелей в сутки в первом квартале 2020-го), с большой долей вероятности продол-

жит в среднесрочной перспективе стабилизировать ценообразование.

В ситуации зыбкой ценовой стабильности и на фоне успехов, достигнутых в сокращении затрат, перед отраслью в ближайшие годы встанут другие вызовы. Основной — не стать очередной страшилкой для мира. Нефтяная отрасль очень быстро движется в направлении «токсичности» не только для инвесторов, но и для общества в целом. От отрасли требуют прекращения спонсорской поддержки самых разнообразных учреждений и мероприятий — от музеев до Олимпийских игр — по так называемым этическим соображениям, основанным на обвинениях в том, что именно нефтяники в значительной степени повинны в изменении климата.

Подобная точка зрения преобладает лишь в некоторых странах с хорошо развитой экономикой и не отражает мнения общественности ме-

нее развитых стран, где население, составляющее 40% общемирового, по-прежнему не имеет доступа к надежному энергоснабжению. Тем не менее глобальная информационная повестка для отрасли становится все более негативной.

Именно поэтому отрасли следует вести полемику, уделяя больше внимания формированию у международного сообщества понимания реального положения вещей.

В ближайшем десятилетии добыча углеводородов и спрос на них продолжат планово расти. Темпы этого роста будут сдерживаться регуляторными мерами, принимаемыми в целях соблюдения Парижского соглашения и реализации планов по уменьшению выбросов парниковых газов.

Также маловероятно, что произойдет резкий отказ от использования продукции нефтепереработки в мировой экономике, хотя мно-

гие страны ставят перед собой такие амбициозные цели. Так, Норвегия к 2025 году планирует полностью запретить продажу автомобилей с бензиновыми и дизельными двигателями, хотя сегодня массовое распространение электромобилей буксует из-за отсутствия экономически эффективных технологий по наращиванию мощности аккумуляторов.

Ожидается и рост сектора нефтехимии, без продукции которой пока невозможно вообразить нашу повседневную жизнь, а также увеличение объема пассажирских и грузовых перевозок всеми видами транспорта.

Однако сегодняшняя экологическая и социальная повестка требуют, чтобы в ближайшие годы новым направлением инвестиций для нефтяных компаний стала разработка процессов и технологий улавливания углекислого газа с целью снижения отрицательного влияния на климат. Отрасли предстоит пересмотреть

свой портфель активов, чтобы производить экологически чистые виды топлива за счет увеличения доли газа и альтернативных видов энергии, таких как энергия ветра, солнца и другие перспективные источники.

Нефтегазовые компании уже сегодня уделяют этой теме большое внимание и активно участвуют в проектах по электрогенерации на базе альтернативных источников и развитию электротранспорта. Крупнейшие игроки на рынке наращивают опыт и компетенции, но пока в основном фокусируются на одном-двух направлениях. Для ряда мейджоров, например, важным направлением является биотопливо, а также ветроэнергетика, другие лидеры рынка сконцентрированы на солнечной энергетике. Во многом экологического рода предпочтения определяются регионами их присутствия. Подобные стратегии позволяют компаниям становиться центрами

технологических инноваций и использовать компетенции для дальнейшей экспансии.

Не только нефтяные компании, но и государства, чьи бюджеты зависят от сырьевого экспорта, столкнутся с необходимостью создания и продвижения новой отраслевой парадигмы, которая позволит восстановить репутацию сектора в глазах общественности. Ведь нефтегазовая отрасль — это не только основной источник средств для многих государств с высокими бюджетами, способствующих перераспределению богатства и помогающих миллиону людей вырваться из нищеты, но и надежда для 40% населения Земли, желающего улучшить качество жизни через доступ к энергии.

Антон Усов, руководитель международной практики КИМГ по оказанию услуг компаниям нефтегазового сектора

## Взлет перед падением

— котировки —

В 2019 году премии на российскую нефть марки Urals к североморским сортам несколько раз били исторические рекорды. В начале года котировки поддерживало ограничение экспорта венесуэльской нефти в связи с введением санкций США, что спровоцировало дефицит сернистой нефти на рынке, затем ограничение поставок из-за форс-мажора на нефтепроводе «Дружба», где произошло загрязнение хлоридами. Но, считают эксперты, краткосрочные причины сменяются долгосрочным трендом на фоне IMO-2020, который будет давать на цену высокосернистых сортов.

В ноябре премии на российскую нефть марки Urals относительно Североморского датированного (Argus North Sea Dated, считается на базе североморских месторождений, включая Brent) достигли максимального уровня за всю историю мониторинга с января 1990 года, сообщила агентство Argus. Так, в Северо-Западной Европе стоимость российского сорта

выросла до премии \$1,05 за баррель (cif Rotterdam), в Средиземноморье — \$1,50 за баррель (cif Аугуста). В абсолютном выражении нефть Urals в Северо-Западной Европе подорожала на \$1,98 за баррель, до \$62,87 за баррель, в Средиземноморье — на \$1,68, до \$63,32 за баррель.

Аналогичная ситуация складывалась и в августе, когда Urals в Средиземноморье торговалась с премией к североморским сортам в \$1,3 за баррель. Также росла привлекательность поставок в Средиземноморье партий Urals из портов Балтики. Премия в порту Роттердам составила \$0,8 за баррель. Основной причиной такого нетипичного поведения котировок российского сорта стало ограниченное предложение. Так, в августе поставки из Новороссийска снизились на 7% по сравнению с июлем — до 550 тыс. баррелей в сутки. В ноябре удорожанию Urals способствовало ограниченное предложение партий сорта в условиях укрепления спроса на среднетяжелую нефть с высоким выходом средних дистиллятов.

Традиционно Brent — ключевой маркерный малосернистый сорт —

торгуется с премией к сернистым сортам, поскольку последние при прочих равных дают меньший выход светлых нефтепродуктов при переработке. Но уже с начала года Urals довольно продолжительное время продавался дороже, чем Brent.

Стоимость российской нефти в 2019 году во многом поддерживали политические факторы. В начале года ограничение экспорта венесуэльской нефти в связи с введением санкций США привело к нехватке сернистой нефти на рынке. Это привело к дефициту сырья для американских НПЗ в Мексиканском заливе, из-за чего ограничению экспорта нефти в США привлекательнее было переработку тяжелой сернистой нефти из Венесуэлы.

Россия воспользовалась ситуацией и в первом полугодии активно наращивала экспорт нефти в США. Так, только в первой половине мая 13 танкеров доставили в Штаты почти 5 млн баррелей российской нефти и нефтепродуктов. За месяц американские нефтеперерабатывающие компании почти втрое увеличили прием российской нефти.

Дополнительно снижению предложения сернистой нефти в мире

способствовали санкции США против Ирана и соглашение ОПЕК+ о сокращении добычи (на 1,2 млн баррелей в сутки от уровня октября 2018 года до конца 2019 года). На Россию и Иран совокупно приходится 40% поставок сернистой нефти средней плотности в мире. С учетом этого действие эмбарго на иранскую нефть в 2012–2015 годах сократило дифференциал Brent—Urals в Средиземноморье в среднем до \$0,7 за баррель по сравнению с исторически сложившимся значением \$1,5–2 за баррель.

Помимо этого ценовая аномалия, когда Urals торговалась с апреля по август с периодической премией к Brent в \$0,2–0,8, объяснялась форс-мажором с загрязнением нефти хлоридами в нефтепроводе «Дружба» «Транснефти». Так как иностранные потребители отказались принимать некачественное сырье, работа маршрута в направлении Белоруссии была парализована. Это привело к снижению поставок российской нефти в портах Северо-Западной Европы в первом полугодии на 4% (до 37,9 млн тонн), а в третьем квартале — сразу на 14% (до 18,4 млн тонн).

Рекордный рост поставок с июля по октябрь в портах Средиземноморья (на 47% в годовом выражении) против прироста в 27% и 4% в первом и втором кварталах соответственно) и восстановление прокачки по «Дружбе» остудили опасения дефицита высокосернистых сортов в Европе, благодаря чему премия Urals к Brent сменилась более привычной для рынка наценкой на североморский сорт.

Эксперты отмечают, что все краткосрочные факторы влияния на цену российской нефти уже отыграны рынком, а в долгосрочной перспективе не в пользу Urals будет играть ужесточение международных требований к морскому судовому топливу, предельно допустимое содержание серы в котором с 1 января снизится с 3,5% до 1% (IMO-2020). По оценкам Международного энергетического агентства, в 2020 году это приведет более чем к двукратному сокращению глобального спроса на высокосернистую судовую мазут (до 1,4 млн баррелей в сутки против 3,5 млн в 2019 году). Переработчики по всему миру уже сейчас меняют корзину закупаемых сортов, отдавая предпоч-

тению малосернистому сырью. Премия на сверхлегкую нефть на рынке Средиземноморья уже доходит до \$10 за баррель к Brent.

Новые требования судового бункеровки приведут к изменению котировок не только на легкую нефть европейских сортов Brent и Oseberg (с содержанием серы 0,25%, по данным S&P Global Platts), но и американских WTI (0,4%), Bakken (0,07%), Light Sweet (0,39%) и Eagle Ford (0,24%), превалирующих в структуре растущего экспорта из США в Европу. Рост поставок американских поставщиков в ЕС также обеспечит несколько трубопроводов для транспортировки нефти из Персидского бассейна до экспортных портов побережья Мексиканского залива. Это может способствовать увеличению дисконта Urals к Brent.

При этом, считают эксперты Argus, для комплексных НПЗ, располагающих установками переработки нефтяных остатков, привлекательность Urals и маржа ее переработки повысятся. Там ожидается увеличения скидки на российский сорт в ближайшие месяцы до \$2–4 за баррель к североморскому ценовому эталону.

Ольга Матвеева