

нефть и газ и нефтегазовый сервис

«Зеленый» шторм для углеводородов: мифы и реальность

4 ноября исполнится четыре года с момента вступления в силу Парижского соглашения по климату. Дискуссия вокруг декарбонизации глобальной экономики с каждым годом набирает обороты. Для России в этих спорах ключевым вопросом является место ее основного экспортного товара — углеводородов. Оценок и заявлений с разных сторон сейчас делается много, в том числе довольно радикальных. Что из этого страшилки, а что — реальность? И самое главное — как быть России в новых условиях?

— перспективы —

Миф №1. «Эпоха нефти закончилась»

Начнем с мифов. Аргументируя скорый конец нефтяного века, часто приводят слова министра нефти Саудовской Аравии шейха Ямани: «Каменный век закончился не потому, что закончились камни. И нефтяной век закончится не потому, что закончится нефть». Другими словами, потребность человечества в нефтяных ресурсах сойдет на нет задолго до того, как на поверхность будет извлечен последний баррель. Сегодня точно нет опасений по поводу долгосрочного дефицита нефти: благодаря развитию новых технологий происходит наращивание доступных к освоению запасов черного золота.

Теперь посмотрим, что у нас происходит и будет происходить со спросом. Даже самые радикальные сценарии декарбонизации не предполагают отказа от нефти. Анализ недавно изданных долгосрочных прогнозов развития мировой энергетики компании BP, а также Организации стран-экспортеров нефти (ОПЕК) и Международного энергетического агентства (МЭА) (указаны в порядке их выхода) убеждает, что углеводороды безальтернативны, им гарантировано значительное присутствие в мировом топливно-энергетическом балансе (ТЭБ) минимум до 2050 года.

Более того, эти прогнозы во всех сценариях оставляют нефть основным источником энергии до 2040 года с долей в ТЭБ в диапазоне 20–31%. Исключение составляют только сценарии нулевых выбросов МЭА и BP. Согласно последнему, уже к 2035 году доля нефти снизится с текущих 33% до 22% и уступит первенство возобновляемым источникам энергии (ВИЭ) с их 41%. При этом авторы признают, что для этого потребуются не только политическая воля правительств многих стран, но и готовность людей добровольно изменить свое поведение. BP — единственная компания, которая считает, что пик спроса на нефть был пройден в 2019 году. А вот МЭА даже



в сценарии устойчивого развития не видит его наступления вплоть до второй половины текущего десятилетия, ОПЕК — на горизонте до 2040 года.

Миф №2. «Нефтегазовые мейджоры уходят из углеводородов»

Многие европейские нефтегазовые компании, в частности BP, Shell, Total, Equanor, представили свои стратегии декарбонизации, что многими было воспринято как подтверждение курса на отказ от углеводородов. Однако не стоит экстраполировать этот европейский тренд на всю отрасль. Американский гигант Exxon демонстрирует приверженность углеводородной стратегии, заявляя, что продолжит заниматься тем, в чем разбирается лучше всего. Sinopec/Phillips скупает сланцевые активы — о последней сделке по приобретению Concho Resources почти

за \$10 млрд было объявлено буквально на днях. Основной стратегией энергетической трансформации китайской Sinopec является природный газ — именно его компания видит в качестве переходного топлива. В бизнес-стратегии Petrochina слова «ВИЭ» и «зеленые технологии» даже не упоминаются.

Да и в Европе не все так однозначно. Надо учитывать, что представленные стратегии пока еще во многом ориентированы на демонстрацию соответствия политике ЕС и поэтому имеют декларативный характер. А при более внимательном рассмотрении выясняется, что они и «зеленую» от безысходности: у них истощается ресурсная база. Так, обеспечение запасами UVC 1P на 1 января 2020 года у Shell составляет 8 лет, Equinor — 9, Total — 11 лет 6 месяцев, BP — 14 лет (для стратегии у российских ВИНК этот показатель составля-

ет 20–30 лет). Для восполнения запасов им приходится выходить на дорогой глубоководный шельф и в новые регионы, что не всегда приносит удачу. В свое время Equinor делал большую ставку на шельф Баренцева моря. Однако результаты бурения здесь до сих пор не принесли значительных результатов. С 2010 года примерно 40% поисковых скважин оказались сухими. Таким образом, для мейджоров с истощающейся ресурсной базой логичной стратегией является постепенное превращение в энергокомпания (power & utilities) и занятие новых рыночных ниш.

Однако надо учитывать, что норма доходности в результате такой трансформации бизнеса снизится. Это наглядно продемонстрировало падение акций BP на 30%, случившееся сразу после презентации новой корпоративной стратегии, против 23% у индекса FTSE 350 Oil & Gas (на 20 октя-

бря 2020 года). Инвесторам не очень понравилось будущее снижение доходности с 20%+ в нефтяных проектах до 8–10% в «новой энергетике». При этом размещение бессрочных еврооблигаций «Газпрома» имело на рынке большой успех. Спрос на бумагу двух траншей превысил предложение более чем в 2,5–3 раза. Так что прагматичный финансовый рынок пока остается очень даже лояльным к углеводородам, особенно если они дают хорошую доходность.

Реальность №1. «Мир вступает в эпоху зеленого шторма»

Разумеется, энергетический рынок действительно меняется. Мировой энергобаланс уже претерпел значительную трансформацию: доля ВИЭ в энергобалансе стала весомой (12%), и, как отмечает BP, в следующие 30 лет она будет расти темпами, которые не были свойственны ни одному энергоресурсу с 1900 года. Сегодня более 120 стран уже представили свои долгосрочные стратегии декарбонизации. Евросоюз одним из первых заявил о готовности прийти к нулевым выбросам CO₂ к 2050 году. Даже Китай вступил в эту «зеленую» гонку, взяв на себя обязательства по достижению углеродной нейтральности к 2060 году.

Как уже отмечалось, в стремлении к декарбонизации не отстают от государств и компании: банки и инвестиционные фонды начинают расценивать вложения в ископаемое топливо как нежелательные. В итоге конкуренция между энергоресурсами будет нарастать и победит тот, кто будет более эффективным. Поэтому даже экспортерам традиционных энергоносителей необходимо развивать компетенции и собственные технологии по всему спектру топливно-энергетического баланса. К тому же надо понимать, что останутся развивающиеся рынки, которые не смогут себе позволить полный переход на довольно дорогую «зеленую» энергетику: Африка, значительная часть АТР, Южная Америка. Для них углеводороды будут безальтернативным источником энергии. Россия как глобальному поставщику энергоресурсов надо расширять свою нишу на этих рынках.

Реальность №2. «Россиям нужно отвечать на вызовы»

Какой же должна быть стратегия России? Во-первых, необходимо

развитие отечественных технологий во всех отраслях топливно-энергетического комплекса (ТЭК): от цифровизации в добыче углеводородного сырья до ВИЭ. Это обеспечит сохранение конкурентоспособности любой российской продукции на внешних рынках. Сейчас основной уклон делается в сторону импортозамещения существующих зарубежных технологий. Это, безусловно, важно с точки зрения энергетической безопасности и развития собственной экономики, но может быть недостаточно в будущем. Необходимо создание собственных прорывных решений. Отдельные правильные инициативы реализуются. Например, на днях был утвержден разработанный Минэнерго план развития водородной энергетики в России. Было бы разумным перенести этот подход на другие перспективные технологические направления в ТЭКе.

Во-вторых, необходимо создавать свою систему углеродного регулирования, которая была бы направлена на защиту российских экспортеров. ЕС грозит введением импортных пошлин на товары со «значительным углеродным следом», чтобы повысить конкурентоспособность своих «зеленых» технологий. США в последние годы не стесняются в принятии протекционистских мер для своих товаров и санкций на российские энергетические проекты. По данным World Trade Alert, с 2010 года общее число протекционистских мер в мировой экономике выросло более чем в пять раз. России в этих условиях также необходимо защищать своих производителей.

Таким образом, нам не надо поддаваться «зеленому хайпу» и спешно перекрашивать государственные и корпоративные стратегии. Однако нельзя недооценивать риски происходящих на внешних рынках изменений, поэтому после тщательной проработки и расчетов последствий для бизнеса необходимо принимать ответные регуляторные меры для сохранения конкурентоспособности российского ТЭКа.

Дарья Козлова,
директор по консалтингу
в сфере регулирования
ТЭК VYGON Consulting;
Мария Белова,
директор
по исследованиям
VYGON Consulting

Гадание по коронавирусу

— конъюнктура —

С13 При этом саудовские эксперты отмечают, что пока сложно прогнозировать, будут ли выполнены эти условия. По мнению бывшего советника Министрства нефти Саудовской Аравии Мухаммеда ас-Сабана, рано говорить о возможности принятия странами-участниками сделки ОПЕК+ в январе следующего года решения об увеличении нефтедобычи на 2 млн б/с, поскольку существенные изменения на рынке происходят очень быстро и трудно заглядывать, какой будет ситуация на конец года.

В российском правительстве и Кремле не исключают ухудшения ситуации. Так, президент Владимир Путин 23 октября заявил, что ограничения могут быть не просто продлены, но и усилены. Впрочем, президент отметил, что пока необходимости в таких мерах нет. «Мы считаем, что сейчас нам нет необходимости ничего менять, но мы не исключаем, что мы можем или сохранить действующие ограничения на добычу, не снимая их так быстро, как мы предусматривали это делать ранее, а если потребуется, может быть, примем и другие решения по дальнейшему сокращению», — пояснил он.

Вынудить нефтедобывающие страны к ужесточению мер может дополнительное падение спроса. Уже сейчас резкий рост числа новых случаев COVID-19 в Европе и США продолжит давить на сырьевые цены, а новые ограничения в рамках борьбы с пандемией могут вновь снизить потребление топлива, считают эксперты. Еще одним фактором может стать увеличение производства нефти в крупных добывающих регионах. В частности, завершение военных действий в Ливии (входит в ОПЕК, но освобождена от сокращения добычи), которое позволит стране восстановить добычу, создает на рынке дополнительную неопределенность. В ОПЕК ожи-

дают, что объемы производства в Ливии могут вырасти в 2021 году в худшем случае до 1,1 млн баррелей в сутки. По базовому сценарию страна будет добывать 600 тыс. б/с. Несмотря на риски, пока ни один из сценариев развития ситуации, которые рассматривал совместный технический комитет ОПЕК+, не предусматривает профицита на рынке. Участники соглашения придерживаются прогноза о том, что в 2021 году на глобальном рынке будет дефицит сырья, но сейчас его объемы оцениваются на уровне 1,9 млн б/с (в сентябре в базовом сценарии было 2,7 млн). Следующая министерская встреча ОПЕК+ запланирована на 30 ноября — 1 декабря.

Грош цена

Несмотря на ухудшение прогнозов и очевидные риски, пока крупнейшие игроки нефтяного рынка России и власти не ожидают резкого падения стоимости нефти. Так, по оценке независимого производителя — ЛУКОЙЛа, цена сырья сохранится на уровне \$40 за баррель в течение ближайших двух-трех месяцев, а в первом квартале 2021 года вырастет до \$50 за баррель. «Все зависит от того, насколько быстро будут разработаны и внедрены в глобальном масштабе все те разработки, которые сегодня идут по борьбе с COVID, насколько быстро будет побеждена эта пандемия и будет восстанавливаться рынок», — уточнил глава компании Вагит Алекперов в интервью телеканалу «Россия 1».

О растущей неопределенности на нефтяном рынке говорят и в Минэнерго. По словам Александра Новака, непростую ситуацию может усугубить традиционное для зимы падение спроса на нефтепродукты. Предстоящие риски при этом не помешали Банку России 23 октября повысить прогнозы цены на нефть марки Urals в 2020 году с \$38 до \$41 за баррель. Ожидания на 2021 году также скорректированы в сторону увеличения: с \$40 до \$45 за баррель. В 2022 и 2023 го-

дах эти показатели будут, по мнению ЦБ, на уровне \$45 и \$50 за баррель соответственно. Минэкономразвития чуть более осторожно в своих прогнозах, считая, что нефть к 2023 году подорожает до \$47,5 за баррель Urals.

При этом на случай нового обрушения цен на жидкие углеводороды Минфин сможет использовать в 2021 году средства Фонда национального благосостояния (ФНБ) сверх заложеного в бюджете объема. Соответствующий закон в начале сентября утвердил Совет федерации. Как пояснил глава Минфина Антон Силуанов, размер ликвидной части ФНБ позволит правительству финансировать расходы бюджета РФ в течение трех лет при падении цены нефти до \$20 за баррель. Пока планируется, что на покрытие дефицита бюджета в 2021 году из ФНБ будет направлено 95 млрд руб., в 2022–2023 годах — по 3,8 млрд руб.

Вся надежда на зиму

В газовой сфере эксперты делают осторожные, но более позитивные прогнозы. Так, по словам главы «Газпром экспорта» Елены Бурмистровой, более низкая зимняя температура в Европе поможет восстановить резко дефицит в течение прошлого сезона спрос. «Кроме погоды в числе драйверов рынка природного газа в предстоящую зиму аналитики называют рост спроса на электроэнергию, укрепление спроса на СПГ в Азии, сокращение в текущем периоде импорта газа из Норвегии, а также сокращение производства атомной энергии во Франции, имевшее место во время локдауна», — отметила она. Но, по словам топ-менеджера, пока избыток сырья на рынке сохраняется и последствия кризиса, очевидно, будут ощущаться и в 2021 году. «В более отдаленной перспективе решающую роль в нормализации ситуации на газовых рынках сыграют темпы восстановления экономики», — пояснила госпожа Бурмистрова.

В Национальном рейтинговом агентстве (НРА) полагают, что экспорт трубопроводного газа из России по итогам года может снизиться на 16%, а в целом глобальное потребление — упасть на рекордные 4–5% в годовом выражении, что станет наиболее сильным провалом за последние 11 лет. По мнению экспертов, это снизит добычу в России на 6,4%, до 691 млрд кубометров (по итогам января–сентября производство упало на 8%, до 500 млрд кубометров). Но, считают в НРА, уже в следующем году экспорт приблизится к уровню 2019 года — до 220,2 млрд кубометров. В перспективе, как отмечается в исследовании агентства, локомотивом восстановления глобального газового сектора могут стать Китай и другие азиатские рынки.

В то же время, по прогнозу Форума стран-экспортеров газа, восстановление мировой экономики в 2021 году не сможет компенсировать падение спроса в 2020-м на 2,8–6%. Там считают, что потребление этого сырья вернется на уровень 2019-го только в 2022 году. Торговля СПГ в 2020 году упадет на 3–3,5% при снижении темпов ввода новых мощностей по производству сжиженного газа и сокращению его предложения на рынке, считают в Минэнерго. В 2021-м объемы торгового оборота СПГ могут вырасти на 7–7,5% ввиду возможного оживления спроса и запуска новых проектов. В дальнейшем ожидается ускорение темпов его ежегодного роста до 3,5–5,5%, что будет вызвано появлением новых импортеров сырья, способных к 2025 году повысить мировое потребление, отмечал глава министерства Александр Новак. Но, считает он, впоследствии это может привести к перенасыщению рынка.

Это подтверждают расчеты Moody's. Там считают, что ввод новых мощностей в 2023–2024 годах рискует создать перенасыщение рынка до середины 2020-х.

Ольга Мордошенко

Газовая экономия

— господомощь —

С13 Новый порядок вдвое повышает размер предоставляемой субсидии — до 60% общей стоимости работ. По расчетам Минэнерго, в среднем переоборудование автомобиля на газ стоит 80–140 тыс. руб., что с учетом субсидирования со стороны «Газпрома», который покрывает еще 30% расходов, затраты автовладельцев не превысят 10–15 тыс. руб. и окупятся в самые короткие сроки.

«Если сейчас такси заправляется в среднем бензином на 1,5 тыс. руб. в день, то переоборудованному автомобилю для такого же пробега понадобится топлива на 500 руб. Это существенная экономия для индивидуальных предпринимателей и малого бизнеса. А для легкого коммерческого транспорта она еще больше», — отмечают в Минэнерго.

Анализ базы из 7 млн объявлений автомобильного портала «Дром» с 2018 года по октябрь 2020 года показывает, что спрос на автомобили на газе ежегодно растет. В 2019 году количество проданных машин на газе выросло на 24,5%, а в 2020-м — на 27%. В общей автомобильной базе «Дрома» доля машин на газе составила 3,2%. «Увеличение продаж авто на газе из года в год примерно одинаково. Из чего можно сделать вывод, что оно вызвано не стартом государственной поддержки, а естественным ростом популярности у россиян. Чаще всего ГБО ставят с целью сэкономить на топливе при больших пробегах. В России с ее расстояниями для части автовладельцев это оптимальный вариант. Если ваш пробег более 20 тыс. км в год, есть повод задуматься об установке», — считает аналитик «Дрома» Сергей Лагурев.

По данным портала, чаще всего ГБО устанавливают на «Ладу Приору», Toyota Land Cruiser, Chevrolet Niva, «Ладу Гранту» и УАЗ «Патриот». Среди регионов России больше всего машин с газобаллонным оборудо-

ванием на Северном Кавказе — 13% от общего числа, в Курганской области и Республике Адыгея — по 10%, а также в Омской и Тюменской областях — по 8%. Согласно исследованию «Дрома», наличие ГБО не влияет на цену машины при продаже. Средняя стоимость автомобиля на газе встречается как выше, так и ниже, чем на такую же модель, но с бензиновым двигателем. Цена напрямую зависит в основном от состояния автомобиля. В то же время, отмечают эксперты портала, машины на газе чаще продаются дороже, что связано с тем, что газобаллонное оборудование — это еще один комплекс агрегатов, который нужно обслуживать.

По расчетам VYGON Consulting, при использовании газа расходы на топливо могут снизиться втрое. При этом вложения на переход на газомоторное топливо окупятся даже при небольших пробегах менее чем за год. Так, затраты на бензин для Lada Vesta составят 3 руб. на километр, в то время как на компримированном природном газе (КПГ) — 1 руб. (при этом кубометр КПГ примерно соответствует литру бензина).

В то же время, говорит господин Лагурев, постановление правительства не оказало существенного влияния на спрос на автомобили с ГБО: «И это логично. Ведь постановление направлено на стимулирование переоборудования авто на газ, а не удешевление его содержания. Вполне вероятно, что именно коммерческий транспорт получит основную выгоду от субсидий правительства и станет двигателем прогресса в развитии инфраструктуры. Вопреки расхожему мнению, ГБО устанавливается и на дизельные двигатели. Те, кто занимается установкой ГБО, говорят об экономии до 3 руб. на километр пути для магистральных тягачей. При этом за год установка окупается, несмотря на то что ее стоимость на таком транспорте может превышать 1 млн руб.»

Ольга Матвеева