

ОБЩИЙ ВЗГЛЯД

Brent*  68,0
74,8 (+10%)

WTI  63,0
68,2 (+8%)

В течении месяца цены на нефть росли:



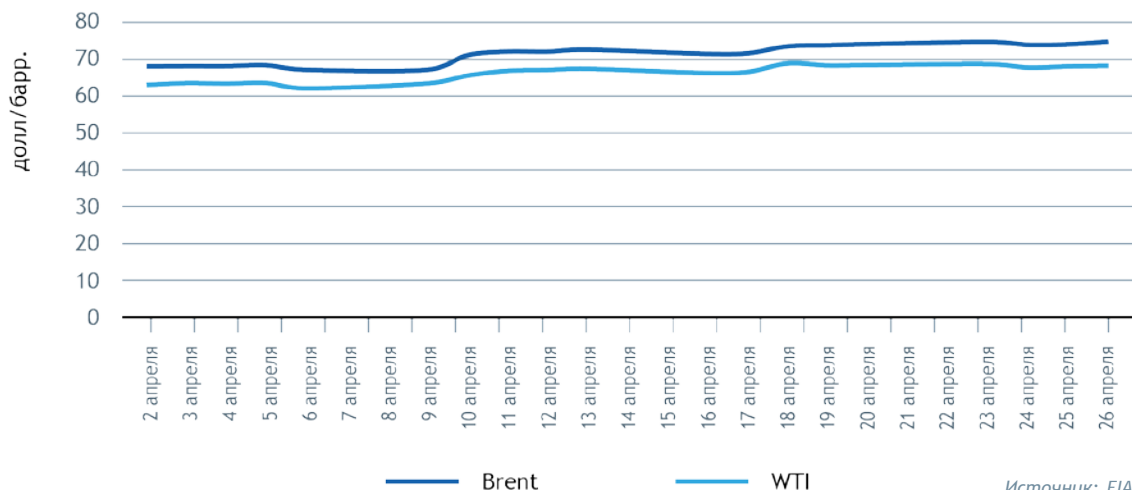
-  ОПЕК+ достигли рекордной отметки в 164% от планируемого снижения добычи в марте
 - ◆ Добыча нефти ОПЕК упала до 11-ти месячный минимуму в марте - 31,96 млн барр./сут.
 - ◆ Добыча нефти в Венесуэле с февраля 2016 года снизилась на 730 тыс барр./сут. в сутки до 1,57 млн барр./сут.
 - ◆ Снижение коммерческих запасов в США на 0,2 млн барр. - до 429,7 млн барр. за апрель
-  Рост количества нефтяных скважин в США на 21 штук - до 825 штук
 - ◆ Добыча нефти по данным EIA в США превысила 9,96 млн барр./сут. в январе

Рис.1 Цены на нефть



Источник: EIA

В ФОКУСЕ

Экологическое регулирование в секторе морского транспорта

Ужесточение регулирования выбросов парниковых газов на рынке судового топлива может вступить в силу после 2020 года. Сегодня нормы выбросов углекислого газа от судоходства не соответствуют условиям Парижского климатического соглашения от 2015 года и до сих пор не регулировались в мировом масштабе. Причиной этому является тот факт, что выбросы углекислого газа в морском секторе составляют в настоящее время лишь 2,2% от общего объема глобальных выбросов. Однако этот показатель имеет значительный потенциал роста в ближайшие десятилетия - до 20% или даже более - по мере расширения сектора и сокращения выбросов в других секторах.

В связи с этим в Лондоне 13 апреля 2018 года государствами-членами Международной морской организации (ИМО) было достигнуто соглашение сократить выбросы углекислого газа не менее чем на 50% к 2050 году по сравнению с уровнем 2008 года и при этом приложить усилия по доведению этого показателя до нуля.

Окончательное утверждение данной стратегии ожидается в 2023 году.

Готов ли рынок судового топлива к этим изменениям?

Когда бы ни было принято решение, спрос на судовое топливо может подвергнуться сильным изменениям. Рынок уже столкнулся с последствиями ужесточения норм на выбросы серы в морском секторе, которые вступят в силу только через два года. С 1 января 2020 года допустимое массовое содержание серы в морском топливе снизится до 0,5% серы с нынешних 3,5%. Последнее подобное сокращение произошло в 2012 году, когда ИМО сократила содержание серы с 4,5% до 3,5%. В пределах существующих зон регулирования выбросов (ЕСА), охватывающих Балтику, некоторые китайские порты, Северное море и части побережья США и Карибского бассейна, допустимое содержание серы уже значительно ниже - 0,1%. ИМО считает, что среднее содержание серы в мазуте в течение 2015 года составило 2,45%.

Нефтяная и судоходная отрасли рассматривают вопрос о том, как ограничения будут влиять на рынок нефти и экономику судоходства. Статистика потребления флотского мазута судами крайне ненадежна, по оценкам это примерно 5 млн баррелей в сутки, что составляет 63% от мирового потребления мазута, согласно статистическому обзору BP World Energy 2017. Использование этого топлива на суше, особенно для производства электроэнергии, жестко ограничивается повсеместно, поэтому морской сектор является основным рынком для низкорентабельного мазута.

Wood Mackenzie подсчитали, что переход на более экологичные виды судового топлива может обойтись примерно в 60 млрд. долл. США к 2020 году, если отрасль полностью перейдет на 0,5% -ное ограничение. Переход на альтернативные виды топлива, такие как дизельное топливо с низким содержанием серы, морской газойль (MGO), СПГ или установка скрубберов для удаления серы из выхлопных газов, - все это увеличит расходы.

Установка скрубберов может быть одним из наиболее экономически привлекательных вариантов, но их использование может быть ограничено доступом к финансам компаний-владельцев судов в краткосрочном периоде и производственными мощностями производителей скрубберов.

Переход на MGO является более дорогостоящим решением, и также приведет к росту фрахтовых ставок. Более того, это будет серьезным вызовом для нефтеперерабатывающей отрасли.

Вопросы применения СПГ

Более широкое использование СПГ в качестве судового топлива рассматривается как еще одно возможное решение, хотя сегодня его применение является весьма ограниченным. По данным DNV-GL, в ноябре 2017 года в эксплуатации находилось только 117 судов на СПГ, из которых более двух третей – европейские, в том числе 60 – в Норвегии. Помимо это в стадии строительства находятся еще 111 судов.

Рост предложения СПГ, увеличит его потенциал как топлива для бункеровки. СПГ будет реальной альтернативой после 2020 года, поскольку природный газ не содержит оксидов серы, практически не содержит твердых частиц и выделяет на 90% меньше оксидов азота, чем флотский мазут.

СПГ, как и флотский мазут, при сжигании образует углекислый газ, но в гораздо меньших объемах. Согласно имеющимся современным методам и технологиям, позволяющим свести к минимуму утечки метана, использование СПГ в качестве топлива позволяет снизить выбросы углекислого газа на 25% по сравнению с нефтеоснованными видами топлива.

Какой бы вариант ни выбрали владельцы судов, это потребует дополнительных инвестиций от них и времени на адаптацию производственных мощностей у смежных отраслей.

ОДНОЙ СТРОКОЙ

- ♦ Wood Mackenzie и Shlumberger: инвестиции в разведку и добычу сильно упали, что увеличивает риск нехватки предложения в ближайшие годы
- ♦ Shell объявила о планах сделать электроэнергию 4-м столпом своего бизнеса и подтвердила планы по изменению соотношения добычи нефти и газа с 50/50 до 25/75 к 2050 году
- ♦ Республика Конго, которая, кстати, держит ~ 40% мировых запасов кобальта, хочет присоединиться к ОПЕК