

ОБЩИЙ ВЗГЛЯД

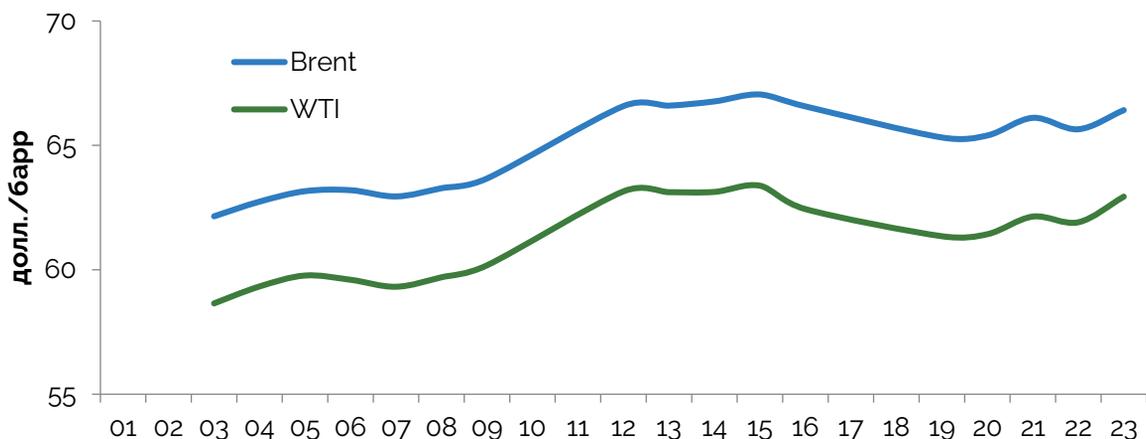
Brent  64,9 / 68,6 5,7%

WTI  61,5 / 65,0 5,8%

Цены на нефть в апреле выросли:

-  ♦ Нефтяные объекты в Саудовской Аравии на восточном нефтяном терминале Джубайль и в западном городе Джидда были атакованы.
- ♦ Спрос на автомобильные перевозки в Китае вырос до прековидных уровней, также восстановили свои работы фабрики и заводы.
- ♦ Коммерческие запасы нефти в США снизились на 9,6 млн барр. в апреле (до 493,1 млн барр.).
-  ♦ ОПЕК + продолжит постепенное увеличение добычи на 2 млн барр./сут. в течение следующих 3 месяцев, как и планировалось ранее.
- ♦ Новые локдауны в Европе и Индии, приведут к снижению спроса на автомобильные и воздушные перевозки.
- ♦ Количество нефтяных буровых установок в США увеличилось на 18 в апреле (до 342 ед.).

Рисунок 1 Цены на нефть



Источник: EIA

В ФОКУСЕ

Непростой выбор для судоходства

На судоходство приходится около 2,5% всех выбросов парниковых газов (ПГ), поэтому отрасль наращивает усилия по достижению целей ООН по декарбонизации. Однако остается неясным, какое из конкурирующих решений (или комбинация решений) будет преобладать: аммиак, метанол, биотоплива, водород или электродвигатели?

Международная морская организация (ИМО) поставила целью сократить выбросы ПГ от судоходства на 50% к 2050 г. по сравнению с показателями 2008 г. и хочет снизить углеродоемкость сектора – выбросы CO₂ на тонно-милю – на 40% к 2030 г. и на 70% к 2050 г. Коалиция государств-членов ИМО, которая контролирует основную долю мирового судоходства, предлагает создать фонд исследований и разработок в размере 5 млрд долл. и ввести налог на судовое топливо в размере 2 долл./т.

Декарбонизация судоходства потребует значительных инвестиций в инфраструктуру для низкоуглеродного топлива, не говоря уже о замене и модернизации судов. Важно помнить, что суда – это долгосрочные инвестиции, большие танкеры и контейнеровозы имеют срок эксплуатации около 20 лет, поэтому для судовладельцев важны и промежуточные решения по модернизации и переоборудованию судов.

Эти промежуточные этапы декарбонизации включают в себя использование СПГ или сжиженного нефтяного газа в качестве топлива, электрических и/или гибридных электрических двигателей, а также добавление роторных парусов, которые уменьшают использование ископаемого топлива.

Сегодня СПГ стал очевидным выбором отрасли. Сейчас в эксплуатации находится 191 судно, работающее либо только на СПГ, либо с биотопливными двигателями. При этом бункеровка СПГ (как в портах, так и на специализированных бункеровочных судах) привлекает значительные инвестиции.

Тем не менее, СПГ – это переходное топливо, а не долгосрочное решение проблемы декарбонизации. Долгосрочными решениями могут стать био-СПГ, электричество, аммиак, метанол и водород. При этом аммиак и водород в основном производятся из ископаемого топлива, поэтому оба варианта потребуют значительного расширения роли ВИЭ, чтобы они были действительно углеродно-нейтральными.

Аммиак

Аммиак не производит CO₂ при горении и является более эффективным способом хранения энергии, чем водород, что является важным фактором на судна с ограниченным пространством.

Япония лидирует в разработке технологий использования аммиака – Министерство экономики, торговли и промышленности определило «аммиак как топливо» в качестве компонента своей стратегии декарбонизации до 2050 г., а японские компании рассматривают возможность его использования на море.

В марте японский конгломерат Itochu, химическая компания Ube Industries и владелец танкера Ueno Transtech подписали соглашение на поставку судового аммиачного топлива в Японии. Компании также работают над разработкой судов для бункеровки аммиака.

Корейский реестр одобрил планы строительства судна для бункеровки аммиака, способного использовать в качестве топлива аммиак или традиционный морской газойль. Судно было разработано корейской инженерной фирмой KMS Emec и судоходной компанией Navig.

Водород

Водород имеет низкую плотность энергии, поэтому судам потребуется дополнительное пространство в резервуарах или более частая бункеровка. Но компании уже рассматривают водород как решение для декарбонизации морского сектора. Суда, работающие на водороде, находятся в стадии разработки, и норвежская компания Norled планирует спустить на воду первый в мире паром на жидком водороде в 2022 г.

Метанол

Метанол, производимый из природного газа, дешевле водорода или аммиака, но более углеродоемкий. Так же, как и у аммиака и водорода, его потенциал в качестве низкоуглеродного топлива еще не достиг полной коммерческой эффективности. Тем не менее, использование метанола на танкерах рассматривают как уже коммерческую технологию. Сегодня на метаноле работает 21 нефтяной танкер.

Электричество

В настоящее время использование полностью электрических судов ограничено. Электрическими двигателями оснащаются паромы и суда, работающие на коротких дистанциях. Массовой установке электродвигателей на танкерах препятствует размер батарей и их стоимость.

На данном переходном этапе СПГ и сжиженный нефтяной газ видятся наиболее оптимальными решениями для декарбонизации судового транспорта. При этом до сих пор не ясно, какая именно технология окажется лидирующей для глубокой декарбонизации данной отрасли. Очевидно, что глубокая декарбонизация судоходства потребует значительных инвестиций в разработку и доработку технологий и топлив для морской бункеровки судов.

ОДНОЙ СТРОКОЙ

- ◆ ЕС и Индия ведут переговоры о партнерстве в глобальном совместном инфраструктурном проекте, который будет конкурировать с китайским «Один пояс, один путь».
- ◆ Rystad: мировой спрос на нефть может достичь пика к 2026 г. за счет более быстрого внедрения электромобилей.
- ◆ США и Иран ведут непрямые переговоры, чтобы вернуть обе стороны в соответствие с ядерной сделкой 2015 г.