Миру нужно будет все меньше нефти в ближайшие десятилетия

// 14.07.2016
https://uzkimyosanoat.uz/ru/press/news-economy/miru-nuzhno-budet-vse-menshe-nefti-v-blizhayshie-desyatiletiya

Мир уже забыл, что когда-то жил без нефти. Около 150 лет назад она пришла на замену китовому жиру в качестве топлива для освещения, но вскоре после этого стала важнейшим источником сырья в таких сегментах, как электроэнергетика, транспорт, нефтехимия. Спрос на нефть рос стремительно, например в три раза в 1965-2015 гг., что подстегивало глобальный экономический рост и сопутствовало ему. Поэтому многие считают нынешнее падение нефтяных цен циклической коррекцией, связанной в основном с развитием новых технологий добычи из сланцев, шельфов и т. д., и ждут очередного быстрого роста спроса на нефть. Однако возможен совсем другой сценарий.

Бывший министр энергетики Саудовской Аравии Ахмед Заки Ямани в свое время предупреждал: «Каменный век закончился не из-за нехватки камней, и нефтяной век закончится задолго до того, как в мире закончится нефть». И действительно, нефти в мире пока достаточно: доказанные запасы в 2004-2014 гг. даже выросли на 50%. Но есть вероятность, что столько нефти просто больше не понадобится. Так, например, в США и Европе пик ее потребления уже пройден. И падение нефтяных цен в 2014 г. связано не только с ростом добычи, но и с резким замедлением спроса: в тот год он вырос всего на 0,7%, что в два раза меньше, чем в 2013 г., и гораздо ниже прогнозов.

Если в 1970-х гг. нефть обеспечивала 50% мирового спроса на энергоресурсы, то сегодня эта доля упала уже до 30%, постепенно уступая первенство другим источникам энергии. Многие отрасли, для которых нефть была ключевым сырьем, претерпевают изменения, которые могут привести к стагнации или даже снижению мирового потребления в обозримой перспективе.

Так, в электроэнергетике потребление нефти снижается уже несколько десятилетий. Например, в 1980-2014 гг. оно упало на 25%, в то время как спрос на уголь, газ и возобновляемые источники энергии рос на 2-4% в год. Даже страны, которые в энергообеспечении прежде полагались на нефть, активно ищут альтернативу. Так, Саудовская Аравия объявила о планах полностью перейти на солнечную и ветряную энергию до 2040 г. В Омане строится гигантская солнечная электростанция мощностью 1021 МВт. На наших глазах происходит технологическая революция: полная стоимость генерации на новых солнечных электростанциях (например, в ОАЭ, Мексике и Марокко), включая затраты на строительство, уже снизилась до 3-3,5 цента на КВт, в то время как на новых угольных и газовых электростанциях это 4,5 и более цента на КВт.

Но основной фактор перемен – набирающая обороты революция в автомобильном транспорте. Именно он был основным драйвером роста спроса на нефть в последние десятилетия и сегодня обеспечивает почти половину мировой потребности в ней. Согласно базовому прогнозу McKinsey, спрос на нефть в качестве топлива для легковых автомобилей, на которые приходится две трети спроса всего автотранспорта, достигнет пика в период до 2025 г.

Экономичность двигателей постоянно повышается, что за последние 20 лет уже привело к снижению среднего потребления топлива легковыми автомобилями на бензине на 20%. Ожидается, что в течение следующих 20 лет этот показатель снизится еще на 40%.

Распространение беспилотных автомобилей сократит потребление топлива на дополнительные

20-30% за счет оптимизации вождения и сокращения маршрутов. К 2020 г. на рынке должны появиться беспилотные авто таких производителей, как Volvo (совместно с Lyft), Ford (совместно с Google) и Toyota. Компания NuTonomy в Сингапуре уже тестирует полностью автономные такси.

Все популярнее становится совместное использование автомобилей, что приводит к снижению их количества и, как следствие, потребления топлива. По прогнозам McKinsey, к 2030 г. эта альтернатива будет гораздо дешевле личной машины для 90% городского населения. Этому способствует быстрая урбанизация в развивающихся странах, а также ограничения, которые вводят власти мегаполисов, чтобы бороться с загрязнением и пробками. Например, в Пекине с момента ввода лотереи на покупку новых авто их ежегодный прирост сократился в четыре раза.

Все больше автомобилей переключаются на топливо на базе природного газа, и власти крупнейших городов поощряют массовый переход на него общественного транспорта и такси. Например, в Дели на газ переведено уже более 10 000 автобусов, более 55 000 трехколесных и более 10 000 обычных такси. В США на нем работают 20% автобусов и 40% мусоровозов. В Китае более 6000 АЗС предлагают заправку газомоторным топливом.

Наконец, мы находимся на пороге массового распространения электромобилей. В этом году Tesla представила первую модель для массового рынка Tesla Model III, и та всего за неделю набрала рекордные в мировой истории запусков каких-либо новых продуктов 400 000 предзаказов. Ожидается, что к 2018 г. электромобиль Volkswagen Golf станет дешевле, чем его аналог с двигателем внутреннего сгорания.

Норвегия, лидер по доле электромобилей (24% всего автопарка), объявила о плане запретить продажи автомобилей без электродвигателя с 2025 г., а Германия – с 2030 г. Похожие планы обсуждаются в других развитых (например, в Австрии и Нидерландах) и развивающихся странах. Министр энергетики Индии Пиюш Гоял заявил в марте, что страна полностью перейдет на электромобили к 2030 г. Для этого предполагается ввести 100%-ную рассрочку для покупки электромобилей, что сделает их привлекательнее машин на традиционном топливе.

Китай уже сегодня является самым большим рынком электромобилей, опережая США на 50% (в штучном выражении). В 2015 г. продажи электромобилей в Китае превысили 300 000 шт., а в 2016 г. с учетом текущей динамики будет продано вдвое больше. Причем лидеры продаж – это модели китайских производителей BYD, Kandi, Chery, Zotye и BAIC.

В соответствии с базовым прогнозом McKinsey к 2030 г. продажи электромобилей, включая гибриды, составят 50% всех продаж новых легковых автомобилей в США, Евросоюзе и Китае, что соответствует 30% во всем мире.

Будущее спроса на нефть во многом зависит от нефтехимии. Ожидается, что именно эта отрасль обеспечит 70% общего роста спроса на нефть до 2035 г. Но и в этой отрасли происходят существенные сдвиги. Все больше нефтехимических производств в США и на Ближнем Востоке используют в качестве сырья газоконденсаты, получаемые при добыче газа, а не нефти.

Кроме того, рост спроса на нефть в нефтехимии замедлится в случае более активной переработки пластиков для повторного использования. В среднем в мире утилизируется всего 8% пластика, но, например, в Японии этот показатель достиг уже 83%. Японскому примеру следуют ЮАР с 35% и другие страны. Многое зависит от эффективности использования упаковочного пластика, и ряд стран, а также розничные сети ограничивают использование пластиковых пакетов. Например, во Франции с 1 июля вообще запретили предоставлять одноразовые пакеты во всех точках розничной торговли, британские ритейлеры Tesco и Asda ввели за них плату, что привело к снижению использования таких пакетов на 80-90%, а в Индонезии такая плата утверждена законодательно. Крупные розничные сети в США дают скидки покупателям с собственными сумками.

Таким образом, глобальный спрос на нефть в долгосрочной перспективе имеет все шансы сильно замедлиться. По базовому прогнозу McKinsey, к 2035 г. он вырастет с сегодняшних 94 до 103 млн баррелей в сутки, а дальше рост не будет превышать 0,4% в год. Если же ускорится революция в автопроме (электромобили и гибриды составят не 36%, а 50% всех новых автомобилей), доля пластиков, перерабатываемых для повторного использования, вырастет с 8 до 20%, а эффективность использования пластиковых упаковок повысится на 5%, то пик глобального спроса на нефть может быть пройден уже в 2025 г. В этом случае спрос так и не достигнет 100 млн баррелей в сутки, опустится до 97 млн к 2035 г., и потребности мира в нефти и дальше будут плавно снижаться.

Источник: www.vedomosti.ru/business/blogs/2016/07/13/649045-miru-menshe-nefti