

УДК 339 DOI: 10.14451/1.221.437

Перспективы российского экспорта мазута в новых рыночных реалиях

© 2023 Иван Брайович

Аспирант. РГУ нефти и газа (НИУ) имени И. М. Губкина. Россия, Москва/Республика Сербия.

E-mail: ivan.brajovic@t-nafta.rs

Ключевые слова: мазут, бункерное топливо, природный газ, ценообразование, котировки, энергокризис, электрогенерация, модернизация НПЗ.

Статья посвящена анализу факторов, прямо и/или косвенно влияющих на российский экспорт мазута в новых рыночных реалиях, вызванных санкциями Запада в отношении нефтегазового и промышленного секторов России. Актуальность статьи обусловлена тем фактом, что Россия является крупнейшим экспортером мазута в мире, контролируя более 20% мировой торговли этим продуктом. В статье проанализированы факторы, способствующие сохранению спроса на российский мазут: ценообразование с существенными скидками, перенастройка торговых потоков с учетом переориентации экспорта на новые рынки, затянувшийся энергетический кризис и сокращение производства мазута на российских НПЗ.

На основе рассмотренных в статье факторов сделан вывод, что в условиях ужесточения санкций Запада российская экспортная переориентация набирает обороты и, соответственно, что российский мазут постепенно находит новые зарубежные рынки сбыта (Африка, Ближний Восток, Индия и Азиатско-Тихоокеанский регион).

Глобальная трансформация энергосистем, обусловленная энергопереходом, означает, что мировой ТЭБ продолжит диверсифицироваться и все более уходить от высокоуглеродных ресурсов. Несмотря на рост спроса на топлива, налицо явное снижение спроса на темные нефтепродукты. Это, в первую очередь касается мазута, как побочного продукта нефтепереработки.

По оценкам аналитического агентства BusinesStat, являющегося крупнейшим в России и странах СНГ разработчиком обзоров промышленных и потребительских рынков, мировой спрос на мазут за период 2013–2017 гг. снизился на 11,4%: с 472 млн тонн до 418 млн тонн.

Ежегодно наблюдалось сокращение показателя относительно предыдущих лет, наибольшее снижение было отмечено в 2015 г. – на 4,9%. За период 2018–2022 гг. спрос на мазут в мире продолжил снижаться все более серьезными темпами, и в 2022 г. упал до 275 млн тонн [4]. Однако рассматривать данную тенденцию, как линейно поступательную, и безальтернативную, в настоящее время, было бы достаточно опрометчиво. И, в первую очередь, это касается российского мазута.

Действительно снижение спроса на мазут вызвано переходом к применению низкосернистого топлива в судах, плавающих в международных

водах (ECA, MARPOL), снижением использования мазута при производстве электроэнергии и тепла, а также снижением его использования для отопления жилых и промышленных помещений (на фоне всевозрастающей тенденции перехода на природный газ). Однако этот тренд не распространяется на бункерное топливо, спрос на которое испытывает умеренный рост. Бункерный спрос сейчас составляет больше половины от общего объема спроса на мазут.

Спектр применения мазута все еще очень разнообразен: производство электроэнергии и тепла, питание энергоустановок судов, производство бункерного топлива и вторичная переработка на НПЗ.

Россия является крупнейшим экспортером мазута в мире, контролируя более 20% мировой торговли этим продуктом. В России мазут занимает четвертую строку по экспорту (в денежном выражении) после нефти, газа и дизтоплива.

Из рисунка 1 видно, что общий экспорт мазута из России в 2021 г. составил 46,75 млн тонн и, что в 2020–2021 гг. США были крупнейшим импортером российского мазута. Старт этому процессу был дан в 2015 г.: падение мировых цен на нефть и низкие ставки фрахта повысили привлекательность переработки российской нефти и мазута на американских НПЗ. Обычно мазут покупали европейские НПЗ для дальнейшей переработки и производства светлых нефтепродуктов, но в 2015–2016 гг. в конкуренцию за российский мазут впервые вступили нефтепереработчики из США. Отгрузки для НПЗ на побережье Мексиканского залива в 2015–2016 гг. превышали 600–700 тыс. тонн в месяц [9] (10–15% от всего российского экспорта мазута), но уже в 2017 г. поставки упали втрое — рост мировых цен на нефть резко снизил привлекательность экспорта на американский рынок.

Второй шанс российские экспортеры получили в 2019 г., когда правительство Дональда Трампа ужесточило санкции против нефтяной отрасли Венесуэлы, запретив американским компаниям и гражданам любые финансовые операции с го-

сударственной Petroleos de Venezuela (PdVSA). В результате США прекратили закупки тяжелой венесуэльской нефти несмотря на то, что на протяжении последних пятидесяти лет PdVSA была основным поставщиком тяжелой нефти для американских НПЗ, специально спроектированных под переработку такой нефти. Поэтому для предотвращения простоев производства американские НПЗ, расположенные на побережье Мексиканского залива, сначала увеличили закупки российской нефти марки Urals, а позже, когда обострился дефицит тяжелой нефти на мировом рынке, перешли на мазут.

В 2019–2021 гг. США в разы увеличили импорт сернистого российского мазута, став его крупнейшим импортером. В 2020 г. Россия отправляла в США 13,05 млн тонн мазута [14], потребление на самом российском рынке было меньше — 10,5 млн тонн. В США российский мазут смешивали с легкой сланцевой нефтью и получившуюся смесь направляли на переработку. Заметному увеличению импорта из России способствовала и мировая конъюнктура — спрос на нефтепродукты упал из-за пандемии коронавируса, что привело к увеличению дисконта для российского мазута (относительно цены на нефть), повысив его привлекательность для американских НПЗ.

Россия является вторым по величине экспортером нефтепродуктов в мире после США. По данным Федеральной таможенной службы РФ, общий объем экспорта нефтепродуктов из России в 2021 г. составил 144,3 млн тонн [14]. Европа традиционно является крупнейшим импортером нефтепродуктов из России.

В связи с событиями на Украине США, Великобритания, Евросоюз и другие страны с марта 2022 г. начали вводить жесткие санкции против нефтегазового и промышленного секторов России. Теперь эти страны стали активно искать альтернативы российской нефти и нефтепродуктам.

Несмотря на то, что экспорт российской нефти значительно превосходит экспорт нефтепродук-

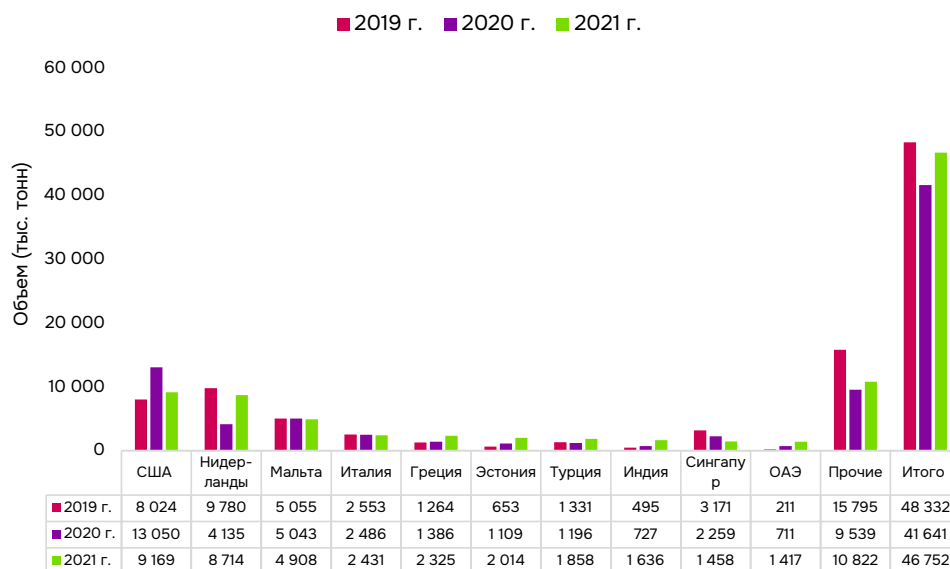


Рис. 1. Экспорт мазута из России в 2019–2021 гг. (Источник: составлено автором на основе данных Федеральной таможенной службы РФ [14]).

тов по объему, для стран-импортеров нефть можно легче заменить, чем нефтепродукты. Это связано с тем, что рынки нефтепродуктов, хотя географически они становятся все более глобальными, гораздо более фрагментированы, чем рынки нефти. Структура спроса по категориям нефтепродуктов сильно различается в странах-потребителях, а глобальные мощности по переработке нефти для производства дизтоплива как ключевого российского экспортного нефтепродукта ограничены.

Дизтопливо, мазут, прямогонный бензин (нафта) и вакуумный газойль (ВГО) составляют основную часть российского экспорта нефтепродуктов. Дизтопливо является ключевым экспортным нефтепродуктом России, в 2021 г. на его долю пришлось около 34% от общего объема российского экспорта нефтепродуктов [14].

Мазут занимает вторую строку по экспорту после дизтоплива, в 2021 г. на его долю пришлось около 32% от общего объема российского экспорта нефтепродуктов [14]. Поэтому воздействие санкции Запада на рынки нефтепродуктов может быть столь же серьезным, как и на рынки нефти. Вследствие значительной доли российского дизтоплива и мазута в общей структуре

международной торговли этими продуктами, санкции Запада коснутся дизтоплива и мазута больше, чем прямогонного бензина и вакуумного газойля. Рынки автобензина, напротив, вряд ли будут затронуты напрямую, потому что большая часть произведенного в России автобензина потребляется внутри страны, а Евросоюз является его нетто-экспортером.

Зарубежные поставки российского мазута сократились после начала в феврале 2022 г. специальной военной операции на территории Украины. По данным аналитической компании Vortexa, общий экспорт мазута из России в первом полугодии 2022 г. составил 20,05 млн тонн, тогда как за первое полугодие 2021 г. он составлял 23,80 млн тонн [5].

На протяжении последних нескольких лет США были крупнейшим импортером российского мазута, который использовался для загрузки установок замедленного коксования. Однако из-за украинского конфликта в начале марта 2022 г. правительство США ввело эмбарго на импорт нефти и нефтепродуктов из России, и отгрузки российского мазута в эту страну снизились, а в апреле и вовсе приостановились.

Россия также является крупнейшим поставщи-

ком мазута в Европу. Однако с марта 2022 г. Евросоюз принял несколько пакетов санкций с целью ограничения импорта российских нефтепродуктов. Так, 10 августа 2022 г. вступил в силу пятый, так называемый «угольный», пакет санкций Евросоюза. В список товаров, запрещенных к поставкам из России в страны Евросоюза, попали также темные нефтепродукты под таможенным кодом 2707, куда входят мазут и вакуумный газойль. Экспорт российского мазута в Европу и до этих событий испытывал тенденцию сокращения, поскольку страны и предприятия вводили индивидуальные ограничения на российский экспорт.

В частности, поставки мазута из России в торгово-нефтеперерабатывающий регион Амстердам-Роттердам-Антверпен (АРА) существенно снизились: средний объем отгрузок российского мазута в первом полугодии 2022 г. составил 552 тыс. тонн в месяц, тогда как в первом полугодии 2021 г. он составлял 750 тыс. тонн в месяц [1].

Компания Роснефть является крупнейшим производителем мазута в России. Выпуск мазута на НПЗ Роснефти в 2021 г. составил 16,74 млн тонн, экспорт составил 15,61 млн тонн [2]. В 2021 г. на долю компании Роснефть приходилась примерно одна треть общего российского экспорта мазута, поэтому санкции Запада наиболее остро ударили по Роснефти как ведущему российскому экспортеру мазута.

В настоящее время основной объем экспорта мазута из России осуществляется в рамках долгосрочных контрактов, в то время как спотовые продажи мазута значительно ограничены из-за проблем с финансированием сделок с российскими грузами и с организацией логистики вследствие напряженной геополитической ситуации. Кроме того, многие покупатели сталкиваются с пересмотром ценовых условий действующих контрактов в связи с необходимостью учета потенциальных рисков при закупках российских объемов. В свою очередь при танкерных отгрузках из черноморских портов возникает необходимость уплаты страховой премии за

военный риск.

Анализируя рисунок 2, напрашивается вывод о том, что больше половины российского экспорта мазута находится в «зоне риска» уже введенных или планируемых санкционных ограничений. К примеру, США и СЗЕ традиционно занимали крупнейшие доли в структуре экспорта мазута из России: эти два региона в первом полугодии 2021 г. (когда санкций Запада еще не было) вместе составляли 56% от общего объема российского экспорта мазута. Поэтому, если из общего экспортного баланса вычесть США и СЗЕ, на первый взгляд может показаться, что «после-санкционный» потенциал российского экспорта мазута претерпит резкое снижение по сравнению с «досанкционным» периодом. Однако это далеко не так, поскольку сохранению спроса на российский мазут будут способствовать следующие обстоятельства:

- Ценообразование с существенными скидками по отношению к международным котировкам.
- Масштабная перенастройка торговых потоков с учетом переориентации экспорта на новые рынки.
- Затянувшийся энергокризис, создающий предпосылки для увеличения спроса на мазут, являющийся альтернативой природному газу при производстве электроэнергии и тепла.
- Сокращение производства мазута на фоне продолжающейся модернизации российских НПЗ, что приведет к снижению предложения российского мазута на мировом рынке и, следовательно, к закономерному увеличению спроса на него.

Значительные скидки на российский мазут по отношению к международным котировкам, ставшие результатом ужесточения санкций Запада, способствовали изменению географии поставок и созданию новых каналов экспорта за пределами периметра действия этих санкций. Все больше экспортных покупателей стремятся воспользоваться предлагаемыми скидками.

Заместить поставки мазута из России непросто – у других игроков нет таких свободных

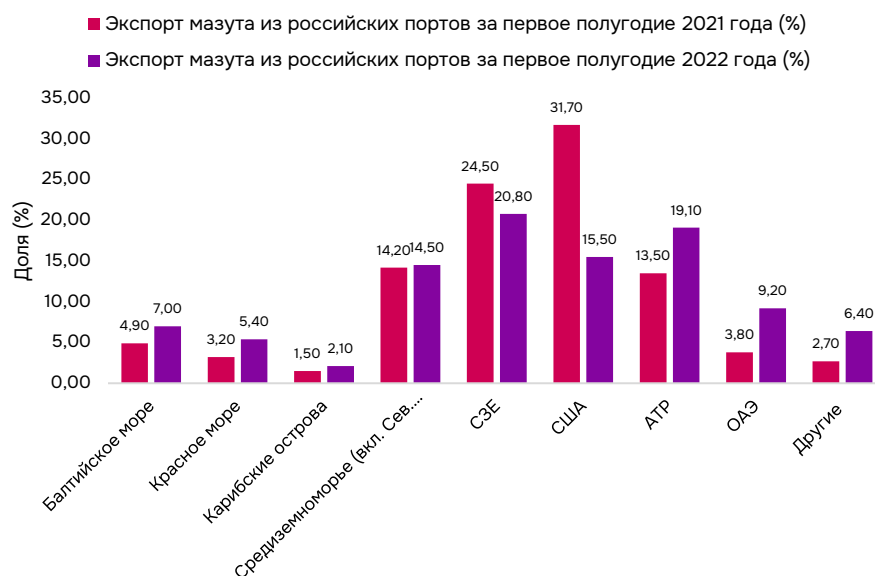


Рис. 2. Сравнительный анализ экспорта мазута из российских портов по регионам в % за первое полугодие 2021 и 2022 гг. (Источник: составлено автором на основе данных аналитической компании Vortexa [2]).

Таблица 1. Скидки на нефтепродукты из портов России к международным котировкам за период 10–14 октября 2022 г. в долл. США/т (Источник: составлено автором по данным судовых брокеров).

Нефтепродукт	FOB Балтийское море			FOB Черное море		
	мин.	макс.	среднее значение	мин.	макс.	среднее значение
Газойль	140	180	160	200	230	215
Дизтопливо	50	115	82,5	50	100	75
Бензин	150	180	165	—	—	—
Прямогонный бензин (нафта)	210	260	235	200	240	220
Керосин	200	250	225	—	—	—
Мазут	125	200	162,5	150	200	175
Вакуумный газойль (ВГО)	200	250	225	200	250	225

объемов. Например, суммарный экспорт мазута из Канады и Мексики, являющихся крупными мировыми поставщиками данного продукта, составляет всего 7 млн тонн в год [9], и, чтобы его приобрести в новых реалиях, импортерам придется предлагать премию за геополитический риск к рыночным ценам, что выльется в дополнительные затраты. Перспектив отмены санкций США против Венесуэлы тоже не видно, и даже при их полной отмене пришедшая за последние годы в упадок венесуэльская нефтедобыча вряд ли сможет быстро выйти на прежние объемы экспорта.

Вслед за снижением спроса на российский мазут на Западе, последовала переориентация российского экспорта на новые рынки. Безусловно, российским НПЗ удастся частично перенаправить поставки мазута на другие экспортные рынки, ведь благодаря американской санкционной политике на мировом рынке сохраняется дефицит тяжелой нефти и многие зарубежные НПЗ вынуждены прибегать к блендингу, смешивая для переработки легкую и тяжелую нефть (либо мазут).

Мировой рынок мазута носит глобальный характер — это единое пространство. Если потребите-

ли не закупают мазут из России, то они закупят его у других поставщиков, которые, в свою очередь, будут вынуждены закупать этот же мазут из России. Получается замкнутый цикл, поэтому российский мазут в любом случае найдет покупателей, правда по сниженной цене. При этом конечные потребители, наложившие санкции на мазут российского происхождения, за альтернативный мазут будут платить дороже. США и Европа, скорее всего, будут закупать больше ближневосточного мазута, чтобы заменить поставки из России, что повысит транзитный риск, связанный с Суэцким каналом, а также увеличит общую стоимость мазута из-за более высоких транспортных расходов.

По всей видимости, страны, которые не ввели санкции в отношении нефтепродуктов российского происхождения и имеют собственное внутреннее производство мазута, будут экспортировать свой мазут на рынки, ранее обслуживаемые Россией, и в то же время будут импортировать мазут из России для удовлетворения своих внутренних потребностей. Это вызовет создание альтернативных цепочек поставок, противоположных импортозамещению. Импортозамещение – это замещение импорта товарами, произведенными внутри страны, а здесь речь идет об обратном товарном потоке: замещение внутреннего производства импортом для высвобождения собственной продукции для экспорта. Эти тенденции уже начали обретать конкретную форму.

В частности, экспорт мазута из России в страны Африки в первом полугодии 2022 г. вырос до 934 тыс. тонн с 557 тыс. тонн – за первое полугодие 2021 г. [5] В свою очередь, отгрузки мазута из портов России в Египет в первом полугодии 2022 г. выросли более чем вдвое: до 589 тыс. тонн с 238 тыс. тонн – за первое полугодие 2021 г. [5] Российский мазут поступал в Египет для блендирования и укрупнения партий с целью их последующего экспорта на дальние расстояния. Весь объем был отгружен в порт Айн-Сухна, откуда более 90% объема было экспортировано, в основном в Саудовскую Аравию, где мазут

использовался для электрогенерации. Крупные объемы мазута в первом полугодии 2022 г. были завезены и в Марокко: 247 тыс. тонн по сравнению с 159 тыс. тонн – в первом полугодии 2021 г. [5]

Страны Ближнего Востока существенно наращивают импорт мазута из России. Экспорт мазута в ближневосточные страны в первом полугодии 2022 г. повысился до 3,02 млн тонн с 1,68 млн тонн – за первое полугодие 2021 г. [5] В частности, Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ) и Саудовская Аравия в последние месяцы заметно повысили импорт российского мазута, чтобы обеспечить электростанции электроэнергией для удовлетворения спроса на летнее охлаждение, а также для высвобождения собственного мазута для экспорта.

Танкерные отгрузки мазута из России в ОАЭ в первом полугодии 2022 г. выросли более чем в два раза, до 1,92 млн тонн с 910 тыс. тонн – за первое полугодие 2021 г. [5] Весь объем поступил в порт Эль-Фуджайра – это третий по величине бункеровочный центр в мире после Сингапура и Роттердама. Большая доля этих объемов реэкспортировалась далее в Саудовскую Аравию. ОАЭ в июне 2022 г. стали крупнейшим импортером российского мазута вместо региона АРА: в этом месяце из России в ОАЭ поступило 585 тыс. тонн мазута, что является максимальным показателем, по крайней мере за три последних года.

Импорт мазута в ОАЭ из России способствовал увеличению поставок мазута местного производства ОАЭ на другие экспортные рынки, в том числе в США и регион АРА. После того как российский мазут попадает в порт Эль-Фуджайра, полностью отследить его дальнейший маршрут невозможно. Хотя большая часть мазута в Эль-Фуджейре продается в качестве судового топлива и поставляется в соседние страны, не исключено, что там российский мазут смешивается с другими нефтепродуктами и далее отправляется крупными дальнемагистральными судами под видом ближневосточного топлива.

Экспорт мазута из Дальневосточного региона России также вырос. По итогам восьми месяцев 2022 г. танкерные отгрузки мазута из России в Китай составили 1,05 млн тонн по сравнению с 780 тыс. тонн — за первые восемь месяцев 2021 г. [5] Рост поставок в Китай связан со значительным увеличением спроса на прямогонный мазут со стороны независимых нефтепереработчиков и роста бункерного рынка Китая.

Перспективными направлениями поставок российского мазута остаются Индия, Турция, Сингапур и Малайзия. Отгрузки в этих направлениях в августе 2022 г. выросли до 1,29 млн тонн с 1,14 млн тонн месяцем ранее [5].

Изменение российских экспортных потоков привело к созданию новых перевалочных узлов для российского мазута, в том числе на шельфе Каламат (Греция), где произошел всплеск перевалок с судна на судно с целью укрупнения партий и их последующего экспорта на дальние расстояния (Сингапур, Индия и Китай). Таким образом, поставки российского мазута из черноморских портов в Грецию в первом полугодии 2022 г. увеличились более чем в два раза в сравнении с первым полугодием 2021 г. — до 709 тыс. тонн. В июне 2022 г. Греция стала основным импортером российского мазута среди европейских стран: отгрузки в эту страну достигли 335 тыс. тонн, что является самым высоким показателем за последние три года.

В связи с грядущим мировым дисбалансом мазута, вызванным санкциями Запада на импорт российских нефтепродуктов, следует ожидать

дальнейшего увеличения экспорта российского мазута в Сингапур (для электрогенерации и производства бункерного топлива) и в Средиземноморье (для переработки на турецких и израильских НПЗ, а также для укрупнения партий и их последующего экспорта на дальние расстояния через узлы на Мальте и в Каламате).

Украинский конфликт и санкции, наложенные на Россию, спровоцировали глобальный рост цен на энергоносители. Являясь альтернативой природному газу при производстве электроэнергии и тепла, сегодня мазут во всем мире дорожает вслед за природным газом, стоимость которого побила все исторические рекорды. Такие цены газа привели к росту тарифов за электроэнергию в Европе, также стремительно взлетели вверх расходы на отопление домашних хозяйств. Трудно приходится и производителям удобрений, которые используют природный газ в качестве сырья. Страдают и тяжелая промышленность, которая потребляет большое количество тепла, и химическая промышленность, и производители продуктов питания, кормов, стекла, бумаги, цемента, алюминия и цинка.

В сложившейся ситуации возможно прогнозировать постепенное восстановление экспорта мазута из России уже в 2023 г., особенно если он будет по-прежнему продаваться со скидкой по сравнению с мазутом нероссийского происхождения. Логично также ожидать, что цены на российский мазут со временем обретут новое равновесие, возможно, при более умеренных скидках.

Библиографический список

1. Argus Экспорт нефтепродуктов, 11 июля 2022 г., выпуск XXIII, № 26. — URL: <https://www.argusmedia.com> (дата обр. 15.03.2023).
2. Argus Экспорт нефтепродуктов, 19 сентября 2022 г., выпуск XXIII, № 36. — URL: <https://www.argusmedia.com> (дата обр. 16.03.2023).
3. BP Statistical Review of World Energy 2022, 71st edition. — URL: <https://www.bp.com> (дата обр. 15.03.2023).
4. Агентство «БизнесСтат». — URL: <https://businessstat.ru> (дата обр. 15.03.2023).
5. Аналитическая компания «Vortexa». — URL: <https://www.vortexa.com> (дата обр. 15.03.2023).
6. Аналитическая компания «Аргус». — URL: <https://www.direct.argusmedia.com> (дата обр. 15.03.2023).
7. Всероссийский отраслевой информационно-технический журнал «Сфера нефть и газ». — URL: <https://сферанефтьгаз.рф> (дата обр. 15.03.2023).
8. Европейское агентство сотрудничества органов регулирования энергетики «ACER». — URL: <http://www.acer.europa.eu> (дата обр. 15.03.2023).

9. Журнал «Форбс». — URL: <https://www.forbes.ru> (дата обр. 15.03.2023).
10. Инжиниринговая компания «Энергия плюс». — URL: <https://энергияплюс.рф> (дата обр. 14.03.2023).
11. Информационное агентство «Нефть и Капитал». — URL: <https://oilcapital.ru> (дата обр. 15.03.2023).
12. Медиахолдинг «S&P Global». — URL: <https://www.spglobal.com> (дата обр. 16.03.2023).
13. Международное энергетическое агентство «IEA». — URL: <https://www.iea.org> (дата обр. 15.03.2023).
14. Федеральная таможенная служба Российской Федерации: офиц. сайт. — URL: <https://customs.gov.ru> (дата обр. 15.03.2023).
15. Федеральный журнал о недропользовании и переработке полезных ископаемых «Добывающая промышленность». — URL: <https://dprom.online> (дата обр. 16.03.2023).
16. Центральное диспетчерское управление топливно-энергетического комплекса «ЦДУ ТЭК». — URL: <https://www.cdu.ru>.