Метанол: нефтяной кризис дает новые шансы

Резкое снижение цен на нефть и последовавшая волатильность цен на нее, вызванные мерами борьды с коронавирусной инфекцией и неясностью будущего ОПЕК+, могут создать позитивную ситуацию для отечественной газохимии, особенно для тех ее секторов, которые связаны с производством метанола.

Ранее мы прогнозировали существенный рост спроса на метанол в среднесрочной перспективе в ближайшее время («Вестник химической промышленности», №6, 2019). Еще в «докризисный» период емкость рынка метанола прогнозировалась на уровне 110 млн т. к 2022 г. Предполагался рост производства в среднем на 5,5% в год с выходом на 100 млн т к 2022 г.

Страны СНГ планируют инвестировать около 19 млрд долл. на увеличение мощностей по производству метанола до 26,5 млн т к 2030 г. Основной вклад в прирост мощностей планируют внести российские компании за счет успешной реализации ряда крупных метанольных проектов суммарной мощностью более 20 млн т (см. рис.).

Год назад, выступая на конференции «Азот Синтезгаз Россия и СНГ 2019», начальник Управления отраслей экономики Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации Г.А. Микрюков назвал одной из причин повышения спроса на метанол стабилизировавшийся на тот момент рост нефтяных котировок. По его словам, дорожавшая в ту пору нефть заставляет промышленные предприятия и логистические компании (особенно в сфере морских грузоперевозок) все внимательнее присматриваться к газовым технологиям и альтернативным видам топлива. Это действительно было так, и лучшим тому подтверждением является массовый ввод в эксплуатацию морских судов, оснащенных двухтопливными двигателями, способными работать как на традиционном мазуте, так и на метаноле. Линейку таких судовых двигателей вот уже лет тридцать активно разрабатывает машиностроительная корпорация MAN, первой оценившая перспективность метанола как топлива. Получаемый из газа метиловый спирт стоит намного дешевле мазута, бензина или керосина, при этом сохраняет свои свойства в более широком диапазоне температур, обладает высокой детонационной стойкостью и наносит гораздо меньше вреда экологии. Технические сложности, вызванные такими специфическими свойствами метанола, как гидрофильность или уменьшенная летучесть (по сравнению с бензином) при низких температурах, были успешно преодолены. В итоге за последние несколько лет суда с метанольными двигателями ввели в эксплуатацию сразу несколько крупнейших судоходных компаний мира, такие как шведская Proman Stena Bulk и Marinvest, японская NYK, канадская Waterfront и др. На китайских и корейских верфях строятся еще не менее десятка подобных судов по заказам разных судовладельцев.

Наиболее перспективным рынком для российского метанола по-прежнему остается Китай, первым успешно преодолевший эпидемию коронавирусной инфекции. Более того, после вынужденного «эпидемического» простоя китайская экономика наверняка покажет взрывной рост – в этом уверены практически все эксперты

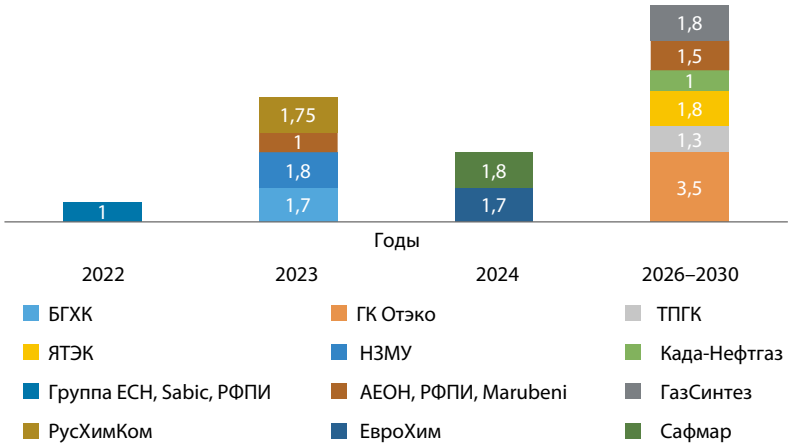

Рисунок. ***Крупные реализуемые и запланированные метанольные проекты в РФ в 2022–2030 гг.***

Строящийся интегрированный комплекс по переработке и сжижению природного газа в районе морского порта Усть-Луга будет включать и крупный метанольный завод

ОАО «Щекиноазот». Здесь с 2011 г. действует современное конкурентоспособное производство метанола по технологии Haldor Topsoe (Дания) мощностью 450 тыс. т/год

ГК «Объединенная транспортно-экспедиторская компания» (ОТЭКО) реализует в порту «Тамань» проект создания первого в России терминала по перевалке сжиженных углеводородных газов и строительства завода по производству метанола мощностью 3,5 млн т/год

мира. И поскольку промышленность Поднебесной ежегодно потребляет более половины мировых объемов метанола, для российского экспорта открывается огромный рынок сбыта.

Новые возможности для выхода российского метанола на рынки Китая и стран Азиатско-Тихоокеанского региона открываются с усилением роли Северного морского пути, освоение которого стало одним из главных нацпроектов России, что было подкреплено Указом Президента РФ В.В. Путина «Об основах государственной политики РФ в Арктике до 2035 г.», опубликованном в начале марта текущего года.

В нынешнем году у берегов Ямала должен заработать «Флот-Метанол» – уникальный инновационный проект, представляющий собой флотилию плавучих заводов по производству метанола, которые будут «пристегнуты» к газодобывающим платформам на арктическом шельфе (в том числе к мощностям ОАО «Газпром»). Каждое из таких судов сможет производить 10 млн т товарного метанола в год, первый плавучий завод планируется ввести в эксплуатацию в августе–сентябре текущего года. К судну, оснащенному собственным перевалочным терминалом, будут непосредственно для загрузки швартоваться танкеры, которые далее будут держать курс по Севморпути на Китай и Юго-Восточную Азию.

Вместе с тем для российских экспортеров метанола ключевым рынком сбыта останется рынок ЕС. Более 40% (1,8 млн т) производимого российского метанола ныне поставляется на рынок ЕС, на котором доля России составляет порядка 25%. До реализации метанольных проектов на Дальнем Востоке и Сибири рынок ЕС для России останется приоритетным. Реализация ряда заявленных и запланированных метанольных проектов в Ленинградской, Тульской областях, Краснодарском крае даст возможность существенно увеличить экспорт метанола в страны Евросоюза. До 2025 г. в указанных регионах должны открыться не менее 10 новых производств суммарной мощностью 30–40 млн т метанола в год. Очевидно, в ближайшие годы приоритетной задачей останется строительство портовой инфраструктуры на Юге и Северо-Западе России по перевалке метанола, которое позволит значительно увеличить объемы экспорта метанола в западном направлении. Только запланированный на 2023 г. запуск метанольного производства мощностью 1,7 млн т в год и терминала по его отгрузке в Усть-Луге позволит России удвоить экспорт метанола в страны ЕС.