ОБНУЛЕНИЕ БЮДЖЕТА

В СЕНТЯБРЕ МОЖЕТ ВСТУПИТЬ В СИЛУ ИЮНЬСКОЕ ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА, СОГЛАСНО КОТОРОМУ БУДУТ ОБНУЛЕНЫ ЭКСПОРТНЫЕ ПОШЛИНЫ НА ВОСТОЧНОСИБИРСКУЮ НЕФТЬ, ЕЖЕМЕСЯЧНАЯ ДОБЫЧА КОТОРОЙ СОСТАВИТ В 2010 ГОДУ ОКОЛО 1 МЛН ТОНН. ПРОСТЫЕ РАСЧЕТЫ ПОКАЗЫВАЮТ, ЧТО РЕЧЬ ИДЕТ ОБ ОСВОБОЖДАЮЩЕМСЯ ДЕНЕЖНОМ ПОТОКЕ РАЗМЕРОМ $2–3 МЛРД В ГОД, КОТОРЫЕ НЕ ПОПАДУТ В ГОСБЮДЖЕТ. КТО БУДЕТ ИМ РАСПОРЯЖАТЬСЯ, ЕСЛИ ВСЯ ВОСТОЧНОСИБИРСКАЯ НЕФТЬ ПОЙДЕТ НА ЭКСПОРТ? АЛЕКСАНДР ГУДКОВ

ЮКОС ПРОТИВ «ТРАНСНЕФТИ» Разговоры о необходимости предоставления налоговых и других льгот для месторождений Восточной Сибири ведутся с 2003 года, с самого начала обсуждения проекта строительства нового нефтепровода в восточном направлении с целью экспорта нефти в юго-восточный регион.

Идея построить нефтепровод через Восточную Сибирь в сторону перспективного рынка Китая принадлежит Михаилу Ходорковскому: проект ЮКОСа предусматривал строительство нефтепровода от Ангарска до китайского города Дацина.

Главным оппонентом ЮКОСа стала «Транснефть», альтернативный проект которой предусматривал строительство нефтепровода до дальневосточного порта Находка.

На стороне ЮКОСа были экономические аргументы: до появления в Восточной Сибири соответствующей ресурсной базы пройдут годы. Первое время по нефтепроводу на восток будет идти западносибирская нефть, и маршрут до Дацина находится на пределе рентабельности — транспортировать нефть дальше, до Находки, нерентабельно.

На стороне «Транснефти» были политические резоны: нефтепровод до Находки будет контролировать не частная компания, а государство, кроме того, из порта нефть можно отправлять морем как в страны АТР, так и в США, в то время как проект ЮКОСа завязан на единственного потребителя — Китай. Что же касается нерентабельности проекта, то в «Транснефти» не сомневались, что получат необходимую государственную поддержку.

В результате эти проекты были объединены и получили название нефтепровод Восточная Сибирь—Тихий Океан (ВСТО). Теперь он находится под полным государственным контролем в лице «Роснефти», которой предстоит наполнять его нефтью, и «Транснефти», которая будет главным оператором строящегося проекта. Поэтому по мере введения в строй первых участков нефтепровода вновь встал вопрос о льготах.

ИТАР-ТАСС

ОБНУЛЕНИЕ ЭКСПОРТНОЙ ПОШЛИНЫ НА ВОСТОЧНОСИБИРСКУЮ НЕФТЬ НЕ ТОЛЬКО ПОЗВОЛИТ НАПОЛНИТЬ НЕФТЬЮ ПОСТОЯННО ДОРОЖАЮЩИЙ НЕФТЕПРОВОД ВСТО, НО И ПРИБЛИЗИТ СРОКИ ОКОНЧАНИЯ ЕГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Начались долгие переговоры о введении «Транснефтью» сетевого тарифа, уравнивающего для компаний стоимость прокачки тонны нефти на Восток и на Запад независимо от расстояния. Чтобы лишить Китай возможности требовать более низкой цены в Дацине, предполагалось также уравнять стоимость прокачки в рамках ВСТО — до Дацина и до Находки.

Однако чтобы заинтересовать нефтяные компании в освоении месторождений Восточной Сибири, сетевого тарифа оказалось недостаточно. Нефтяники по-прежнему не торопятся в труднопроходимый болотистый регион, где нет никакой инфраструктуры нефтедобычи, а разведанные месторождения преимущественно невелики, располагаются подчас на расстоянии нескольких сот километров от нитки ВСТО и запасы их трудноизвлекаемы.

К началу 2009 года, когда цены на Urals упали до $37 за баррель, всем стало очевидно, что без немедленных действий правительства нефтепровод ВСТО мощностью 80 млн тонн нефти в год, на который уже потрачено более 390 млрд рублей, рискует остаться пустым: транспортировка по нему обойдется дороже самой нефти.

В начале года вице-премьер Игорь Сечин, курирующий в правительстве ТЭК, сформулировал проблему в свойственной ему манере — предельно не ясно. «На восточносибирских месторождениях цена на нефть упасть не может, потому что она очень дорогая»,— заявил он, отвечая на вопрос, что будет с ВСТО, если нефтяные цены упадут.

ПУТИН В КИРИШАХ В феврале решение о предоставлении льгот было принято. Премьер Владимир Путин провел в Киришах совещание по проблемам ТЭКа, по итогам которого было решено разработать новую модель налогообложения нефтяной отрасли, с тем чтобы снизить фискальную нагрузку на компании. В том числе ведомствам было поручено к апрелю проработать вопрос обнуления экспортной пошлины для месторождений Восточной Сибири.

Действительно, закон «О таможенном тарифе» прямо запрещает предоставление каких-либо льгот отдельным категориям экспортеров. Над тем, как решить проблему без изменения действующего законодательства, правительство думало около полугода.

Сначала было предложено просто записать в постановлении правительства, что восточносибирская нефть пошлиной не облагается. Это предложение было категорически отвергнуто Минфином — там напомнили, что, согласно закону о таможенном тарифе, пошлиной облагается не месторождение и не экспортер, а товар — нефть. И пошлина на него должна быть одна для всех.

Тогда чиновники вернулись к идее создания и регистрации нового сорта нефти для Восточной Сибири. Еще в 2007 году в правительстве заявляли, что если нефть ВСТО выше по качеству, чем Urals, то и стоить она должна дороже.

Если же нефть ВСТО будет дороже Urals, то и механизм расчета экспортной пошлины для нее должен быть иной. Однако не найдя, где именно регистрируют новые нефтяные бренды, а также не обнаружив в российском таможенном законодательстве никаких упоминаний о других сортах нефти, кроме сортов и типов, перечисленных в ГОСТ «Нефть сырая», чиновники вернули национального правительства. Нефть Urals соединяет в себе оба риска: поставки ее на мировой рынок зависят от государственного монополиста — «Транснефти».

Тем не менее эксперты допускают, что российская нефть все же может стать ценовым эталоном. Но произойти это должно не на Западе, а на Востоке.

«Ввод в эксплуатацию первой фазы нефтепровода Восточная Сибирь—Тихий океан (ВСТО) в 2010 году откроет российским компаниям новое направление нефтеэкспорта — через дальневосточный порт Козьмино. Географическая близость порта Козьмино к ключевым центрам потребления в Китае, Южной Корее и Японии позволит экспортерам получать максимально высокие цены за нефть, которая по качеству будет превосходить поставляемую на Запад российскую экспортную смесь Urals. Если нефть из ВСТО будет активно продаваться на прозрачном спотовом рынке, она сможет стать ценовым эталоном как для России, так и для других стран»,— заявил директор по развитию бизнеса ценового агентства Argus Питер Кедди, выступая в июне на Петербургском международном экономическом форуме.

АЛЕКСАНДР ГУДКОВ

> РЕАЛЬНАЯ НЕФТЬ

На мировом рынке российская нефть известна под пятью торговыми марками.

1. Urals — смесь высококачественной легкой западносибирской нефти Siberian Light и высокосернистой нефти Урала и Поволжья. Поставляется в Европу по нефтепроводу «Дружба» и через Новороссийск.
2. Siberian Light — сибирская легкая нефть, экспортируется через порт Туапсе.
3. Rebco — контрактное название нефти Urals на Нью-Йоркской бирже NYMEX, экспортируется через балтийский порт Приморск.
4. Sokol — нефть, добываемая в рамках проекта «Сахалин-1», экспортируется через Де-Кастри (Хабаровский край).
5. Vityaz — нефть, добываемая на одноименном нефтедобывающем комплексе в рамках проекта «Сахалин-2», поставляется танкерами в страны АТР.

Нефть, добываемая в Восточной Сибири, пока имеет лишь рабочее название, используемое аналитиками,— нефть ВСТО или ESPO blend (смесь ВСТО). В российском правительстве утверждают, что еще не думали над названием нового сорта, но уверены, что новая нефть будет стоить дороже, чем Urals. По словам вице-премьера Игоря Сечина, по качеству нефть ВСТО близка к Brent. Впрочем, эксперт Минфина Александр Сакович утверждает, что слухи об уникальных свойствах восточносибирской нефти сильно преувеличены — по его словам, в Восточной Сибири девять месторождений, нефть которых очень различается. Часть месторождений дают настолько вязкое (парафинистое) сырье, что для транспортировки его приходится разбавлять газовым конденсатом. Кроме того, эта нефть содержит такое количество меркаптановой серы, что из нее нельзя производить авиационный керосин.

РЕАЛЬНЫЕ ДЕНЬГИ

Механизмы ценообразования на нефть, экспортируемую из России в восточном и западном направлениях, различаются. Цена на нефть, поставляемую в Европу, рассчитывается из цены Brent. Brent — сорт нефти, добываемый с одноименного месторождения в Северном море. С конца 1970-х годов является эталонным (маркерным) сортом, относительно которого котируется более половины добываемой в мире нефти. В долгосрочных договорах цены на другие сорта устанавливаются как цена Brent с оговоренной премией или дисконтом.

Цена нефти, добываемой на Ближнем Востоке, а также экспортируемой из России в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, привязана к цене другого эталонного сорта нефти — Dubai, имеющего развитый спотовый рынок.

Сорта нефти, добываемой в странах ОПЕК, также котируются относительно Dubai, однако для своих расчетов при выработке согласованной позиции ОПЕК использует такой условный нефтяной бренд, как «корзина ОПЕК». Как такового сорта OPEK basket не существует — это «виртуальная» смесь всех сортов нефти, добываемых членами картеля, доля которых пропорциональна объему добычи.

На американском рынке до недавнего времени широко использовали свой маркерный сорт нефти — WTI (West Texas Intermediate), более корректное название которого — Light Sweet Crude, американская легкая. Так называют ту же WTI, имея в виду ее физико-химические свойства, а не конкретный бренд нефти с месторождений Западного Техаса.

В последнее время даже в Америке участники рынка все чаще отказываются от использования WTI в качестве эталона. Это вызвано тем, что цены на WTI слишком сильно зависят от транспортной инфраструктуры. В частности, затоваривание терминала в Кашинге (Оклахома) в начале года привело к тому, что более качественная и обычно более дорогая WTI котировалась на $11 дешевле, чем Brent. Репутацию WTI подорвала и череда скандалов, связанных с обвинением одной из крупных американских добывающих компаний в манипулировании ценами на эту нефть.

Российское правительство не один год борется за независимое ценообразование на российскую нефть. Одной из попыток развести Urals и Brent был выход на Нью-Йоркскую товарную биржу с контрактами Rebco, но эксперимент нельзя считать вполне удачным: объемы продаж Rebco на NYMEX микроскопические.

Основным препятствием на пути превращения Urals в ценовой эталон является ее транспортировщик «Транснефть». Для того чтобы какая-либо марка нефти начала использоваться участниками рынка в качестве эталона, необходимо, чтобы ценообразование на нее было максимально рыночным, то есть определялось исключительно фундаментальными факторами спроса и предложения и не зависело от решения ни какой-либо конкретной компании,