

Нефть и газ

Четверг 16 июня 2016 №105 (5855 с момента возобновления издания)

kommersant.ru

14 Что ждет рынок танкерных перевозок?

15 Глава Lambert Energy Advisory Филип Ламберт о том, почему энергетика должна перейти на газ

16 Контроль качества бензина как основная тенденция на рынке



Крупные нефтяные компании, имеющие свои сети АЗС, все чаще сталкиваются с желающими незаконно использовать их бренды для привлечения клиентов. Несмотря на то что ФАС борется с недобросовестной конкуренцией, а компании отсуживают у нарушителей существенные средства, проблема остается острой. С учетом того, что основной потерей для крупных НК становятся не деньги, а нанесенный некачественным бензином-«двойником» ущерб репутации.

Бензиновые близнецы

— проблема —

За последний год одна из крупнейших российских нефтекомпаний — ЛУКОЙЛ — не раз сталкивалась с попытками незаконно использовать ее бренд на чужих АЗС. Как сообщили „Ъ“ в НК, она получила сообщения о 140 случаях нарушений своих исключительных прав на товарные знаки. И если 20 из них не показались компании опасными как не вводящие потребителей в заблуждение и не несущие репутационных и прочих рисков, то в остальных ситуациях ей пришлось отстаивать свои права. ЛУКОЙЛ направил около 70 претензий с требованиями удалить товарные знаки и обозначения, сходные с принадлежащими ЛУКОЙЛу до степени смешения, на 115 объектах.

Также суды рассматривают 14 исков компании с требованиями прекратить использовать ее бренд, еще 3 заявления о нарушении ФЗ «О защите конкуренции» рассматривают региональные управления ФАС. В 52 случаях ЛУКОЙЛ уже смог остановить нарушения. «Большинство из них прекращены в добровольном порядке после проведения претензионной и разъяснительной работы. Продолжается работа по остальным фактам нарушений», — отметили в ЛУКОЙЛе.

Как правило, крупным нефтекомпаниям не составляет труда доказать нарушение и получить компенсацию от владельца АЗС-



«двойника». Владелец оригинального бренда может требовать с нарушителя по своему выбору или возмещение убытков, или выплаты компенсации. Сумма может составлять от 10 тыс. руб. до 5 млн руб. по усмотрению суда. Во втором случае компенсация может рассчиты-

ваться в двукратном размере стоимости товаров, на которых незаконно размещен товарный знак, или в двукратном размере стоимости права использования товарного знака, определяемой исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за

правомерное использование товарного знака.

Как показывает практика рассмотрения таких дел арбитражными судами, размер компенсации, установленный по усмотрению суда, является незна-

Труба в мир

— газопроводы —

Россия с начала добычи нефти и газа активно развивала трубопроводную систему для транспортировки сырья как внутри страны, так и на экспорт. И если единственной проблемой для строительства внутренних транспортных коридоров является финансирование, то расширять трубопроводные поставки на мировой рынок все сложнее еще и из-за политических вопросов. Так что до сих пор остается неясным, какие из запланированных масштабных проектов российские компании смогут реализовать.

Большая перемена трубопроводов

В последние десятилетия существования СССР развил обширную систему нефте- и газопроводов для доставки сырья на европейские рынки. В постсоветскую эпоху экспорт углеводородов даже усилил свою роль в развитии страны. Но на этом фоне у страны появилось два вызова. Во-первых, появление нового перспективного азиатского рынка, при этом инфраструктура для доставки сырья туда отсутствовала. Второй, на европейском направлении, был связан с наличием своеобразного «кордона» из бывших советских республик и восточноевропейских стран.

В обоих случаях решать проблемы транспорта нефти оказывалось проще, чем вопросы доставки газа. Нефть можно на длительных участках маршрута перевозить и железнодорожным транспортом. В процессе доставки возможны и перевалки груза, что незначительно влияет на конечную себестоимость. С газом же транспортировка жестко связана с маршрутом газопровода. Определенную гибкость газовому экспорту может придать строительство на

берегу завода по сжижению, но это приводит к заметному удорожанию стоимости доставки.

Идем на Восток

На азиатском направлении проще всего было организовать экспорт с шельфовых проектов острова Сахалин, которые стали активно развиваться уже в постсоветский период. Необходимо было построить минимум трубопроводной инфраструктуры. После чего нефть можно было отгружать сразу на танкеры, а для экспорта газа был построен первый в России завод СПГ в рамках проекта «Сахалин-2» мощностью 10 млн тонн в год. Основные объемы СПГ с завода экспортируются в Японию, а также в Южную Корею. Гораздо сложнее оказалось вывести на азиатские рынки нефтегазовые запасы Восточной Сибири.

В рамках нефтяного экспорта был построен нефтепровод Восточная Сибирь—Тихий океан (ВСТО) от г. Тайшет (Иркутская область) до порта Козьмино (Приморский край), где нефть отгружалась на экспорт танкерами. Примерно на середине пути (Сковородино), в районе российско-китайской границы, у него есть ответвление на Китай. Соответственно, мощность трубы до ответвления (ВСТО-1) оказывается большей, чем на участке Сковородино—Козьмино (ВСТО-2).

Такая схема позволила решить сразу несколько задач. С одной стороны, это упростило экспорт российской нефти в Китай. Одновременно большая часть российской нефти транспортируется непосредственно до побережья. Это позволило избежать ценового диктата со стороны Китая и создать дополнительный индикатор цены, основанный на ценообразовании непосредственно в порту Козьмино, где могут конкурировать разнообразные покупатели.

Уверен
на все 15 000 км

реклама

СИСТЕМА ПРОВЕРКИ
ПОДЛИННОСТИ МАСЛА

00726 11200 72611

- Приобретите продукцию Gazpromneft в 4- или 5-литровой канистре;
- Сотрите защитный слой на обратной стороне;
- Бесплатно проверьте подлинность с помощью СМС на номер 3888 или через сайт 3888.ru

ОРИГИНАЛЬНАЯ ПРОДУКЦИЯ — ЭТО:

- Соответствие заявленным свойствам;
- Гарантия высоких стандартов качества Gazpromneft;
- Уверенность в надёжной работе двигателя.

Моторные масла Gazpromneft Premium класса API SM/SL/CF при условии рекомендации данного интервала замены масла автопроизводителем.

www.gazpromneft-oil.ru

Моторные масла Gazpromneft Premium класса API SM/SL/CF при условии рекомендации данного интервала замены масла автопроизводителем.

www.gazpromneft-oil.ru

нефть и газ

Глобальный рынок газа и СПГ: тенденции и развитие в будущем

— мнение —

Оливье Лазар,
председатель
концерна Shell в России

Энергетический ландшафт

Энергетика сегодня переживает непростые времена. Цена нефти Brent остается достаточно низкой. Темпы роста китайской экономики продолжают замедляться, а члены ОПЕК добывают нефть рекордными темпами. И это всего лишь несколько факторов, формирующих нынешнюю сложную ситуацию, которая отражается на состоянии нашей отрасли. Низкие цены на нефть крайне негативно сказываются на экономике России.

Тем не менее в период низких цен на нефть и газ мы не должны забывать о долгосрочных тенденциях. По прогнозам рынок энергоносителей будет в перспективе развиваться под влиянием нескольких базисных факторов.

К 2050 году мировое население вырастет до 9 млрд человек, что примерно на 2 млрд больше, чем сегодня. Миллионы людей получат доступ к электроэнергии — а сегодня каждый шестой житель Земли не имеет возможности пользоваться электричеством. Ускорились темпы урбанизации, в частности в странах Азии. В Китае к концу 2030-х годов население крупных городов составит 1 млрд человек, что на 350 млн больше, чем сегодня. Это потребует колоссальных усилий. По прогнозу Международного энергетического агентства (МЭА) мировой спрос на энергоносители к 2040 году должен вырасти почти на 40%.

Роль газа

В долгосрочной перспективе нефть и газ будут оставаться важным компонентом энергобаланса. Такая ситуация будет сохраняться на протяжении многих десятилетий. 20 лет назад на долю ископаемых видов топлива приходилось 80% энергобаланса. Те же 80% они составляют и сегодня, и, согласно прогнозам МЭА и другим экспертным оценкам, их доля останется примерно на том же уровне и через 20 лет.

Добыча на нефтяных месторождениях ежегодно сокращается как минимум на 5%. А это означает, что ежегодно мы должны увеличивать поставки нефти не менее чем на 5 млн баррелей в день вплоть до 2030 года. В то же время необходимость уменьшения негативного воздействия на окружающую среду из-за использования энергоносителей подталкивает нас к переходу на более чистые виды ископаемого топлива и альтернативные источники энергии.

Так, на первый план выходит природный газ. Гибкость его использования очевидна, а запасы огромны и многообразны. Более того, растет и число потребителей природного газа в мире. Природный газ является низкоуглеродистым топливом, которое stores практически полностью и хорошо дополняет возобновляемые источники энергии.



Для многих стран, которые стремятся к уменьшению выбросов двуокиси углерода, совмещение электростанций, работающих на газе, с использованием возобновляемых источников энергии, — быстрый и наименее затратный путь к поставленной цели.

Чистое небо над Пекином

Положительный эффект от перехода к использованию газа уже заметен на примере ряда крупных городов, например Пекина. Борьба этого города со смертоносным загрязнением воздуха является сложной проблемой не только из-за экономического роста самого города и темпов урбанизации — число автомобилей в Пекине стремительно возросло с 1,57 млн в 2003 году до 5,6 млн к концу 2014 года, но и вследствие быстрого развития соседних провинций Тяньцзинь и Хэбэй.

При самом высоком уровне загрязнения воздуха в некоторых китайских городах результаты замеров количества вредных элементов в 20 раз превышают нормы, установленные Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ). Но Китай не единственный страна, страдающая от сильнейшего загрязнения воздуха. По данным ВОЗ, в 2012 году в мире от загрязнения воздуха умерло около 7 млн человек.

Однако Китай принимает меры по снижению загрязнения воздуха, продолжая развивать зеленую энергетику и строя новые электростанции, работающие на природном газе. В течение почти столетия угольная электростанция «Шинзиншань» буквально нависала над западом Пекина. Огромные клубы загрязняющих выбросов и пара застилали небо, а грохот от ее бойлеров и генераторов стал звуковым сопровождением повседневной жизни района.

Все прекратилось 19 марта 2015 года, когда эта историческая электростанция, называемая колыбелью китайской электроэнергетики, была закрыта навсегда. На следующий день другая пекинская угольная электростанция, «Тоухуа», расположенная в самом центре делового района столицы, также была закрыта после 66 лет работы.

Последняя из крупных пекинских угольных электростанций закроется в нынешнем году. На смену всем этим объектам в рамках перехода к более чистой энергии придут электростанции, работающие на природном газе. Городские власти Пекина утверждают, что газовые электростанции могут вырабатывать в 2,6 раза больше электроэнергии и помогут справиться с проблемой серьезного загрязнения воздуха в городе.

Однако очистка неба над столицей Китая с ее огромным населением будет медленным процессом. Пока никто не ожидает кардинальных улучшений. Правительство сокращает потребление угля, на который приходится две трети энергетики Китая, и наращивает использование более чистых источников энергии, в том числе природного газа, и возобновляемых источников, включая энергию солнца и ветра. Например, Китай поставил целью увеличить долю природного газа в общем потреблении энергии в стране с 4% в 2011 году до примерно 8% к концу 2015 года и до 10% к 2020 году.

Спрос и предложение на СПГ

Мы в Shell уверены и в будущем сжиженно-го природного газа (СПГ), ведь именно в этой форме газ удобно транспортировать на большие расстояния. Так же думают и в МЭА, по прогнозам которого спрос на газ будет ежегодно увеличиваться на 2% с 2014 до 2020 год, при этом спрос на СПГ будет расти вдвое быстрее.

Кроме этого рынок СПГ становится разнообразнее. В 2000 году в мире было только десять стран — экспортеров СПГ и столько же импортеров. Сегодня количество стран-экспортеров достигло 20, тогда как число импортеров СПГ выросло почти до 30. Открываются новые рынки: уже в текущем году СПГ начал поступать в Пакистан, Иорданию и Египет. По прогнозам Shell к 2030 году в мире будет уже 50 стран — импортеров СПГ — это сделает рынок СПГ поистине глобальным.

В прошлом десятилетии рост спроса на СПГ в основном приходился на страны Азии и Европы, где СПГ использовался для производства электроэнергии и в промышленном секторе. В перспективе рост спроса на СПГ будет обеспечиваться за счет потребностей в экологически чистых источниках энергии в Китае, энергоносителях для производства электроэнергии в странах Юго-Восточной Азии и Латинской Америки, а также в связи приростом населения в странах Ближнего Востока и необходимостью замены жидких углеводородов на природный газ в секторе электроэнергетики в Европе.

Рост спроса на СПГ также связан с таким направлением, как использование СПГ в качестве транспортного топлива. И хотя в настоящее время объемы применения СПГ в железнодорожном и морском транспорте малы, это направление может развиваться быстро, если получит устойчивую поддержку на законодательном уровне.

Прогноз ввода в строй новых мощностей СПГ остается относительно стабильным, тем более что 80% новых объемов СПГ будут поступать только из трех регионов: Северной Америки, Австралии и восточной части Африки.

По оценкам, ресурсы природного газа на неосвоенных морских месторождениях в Восточной Африке, в частности в Мозамбике и Танзании, способны полностью обеспечить европейский спрос на газ по меньшей мере до конца текущего десятилетия. Кроме того, после ввода в строй ряда крупных проектов в Австралии, включая проект Shell по освоению месторождения Прелюд на базе плавучего завода СПГ, объем производства СПГ в этой стране выйдет на уровень 90 млн тонн в год и сделает Австралию крупнейшим мировым экспортером СПГ.

Тем не менее пример Северной Америки является напоминанием о том, что ничто не вечно в энергетической отрасли. Меньше десяти лет назад многие из нас считали, что Северная Америка станет импортером СПГ. Однако «сланцевая революция» коренным образом изменила эту точку зрения. Если все заявленные проекты в Северной Америке будут реализованы, то совокупный объем новых экспортных поставок СПГ из Северной Америки может составить 600 млн тонн в год. Это на треть больше прогнозного объема всего глобального рынка СПГ в 2030 году. Но в действительности, по нашим оценкам, объем экспорта СПГ из Северной Америки составит к 2030 году примерно 100 млн тонн в год — это около четверти глобального рынка.

Перспективы для России

В условиях роста спроса на газ и СПГ Россия может сыграть очень важную роль. Россия обладает крупнейшими мировыми запасами природного газа (23% от мировых) и является одним из ведущих производителей и экспортеров природного газа. Кроме того, Россия представляет собой огромный потребительский рынок — 2,6% мирового населения.

Даже при сегодняшних низких ценах на углеводородное сырье российский бюджет по-прежнему во многом опирается на нефть и газ. По оценке Министерства финансов РФ, доля нефтегазовых доходов в федеральном бюджете России в 2016 году может составить 43%. Это ниже аналогичных показателей, которые превышали 50% в предыдущие годы, но в целом позволяет обеспечить надежную основу для благосостояния страны. Согласно данным Министерства энергетики РФ, в 2015 году Россия вновь возглавила список экспортеров газа, а ее доля в мировой торговле газом составила 18%.

Разумеется, сегодня все мы наблюдаем последствия низких цен на нефть и газ для экономики стран — экспортеров энергоносителей. В случае с Россией ситуация осложняется санкциями и торговыми ограничениями. Тем не менее не приходится сомневаться в том, что Россия будет по-прежнему играть очень важную роль на энергетических рынках в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективах.

На протяжении десятилетий сначала СССР, а затем Российская Федерация были традиционными поставщиками трубопроводного газа в страны Европы. Все опасения, связанные с надежностью российских поставок природного газа, оказались сильно преувеличенными. Даже в годы холодной войны

между Россией и Европой сохранялась взаимозависимость. Мы в Shell положительно оцениваем такую взаимозависимость.

Более того, мы считаем, что развитие трубопроводных проектов наряду с развитием проектов СПГ, ориентированных на Европу, может благотворно отразиться на европейском рынке.

Перед Европой стоит задача сократить выбросы вредных веществ в атмосферу — это значит, что электростанции, работающие на угле, следует постепенно заменить на более экологически чистые электростанции, работающие на газе и возобновляемых источниках энергии. При этом ожидается, что добыча газа в самой Европе существенно снизится к 2030 году. Это означает, что Европе будут нужны дополнительные поставки газа, даже если спрос на энергию останется на нынешнем уровне, а газ из существующих источников продолжит поступать в обычных объемах.

Поэтому мы думаем, что такой проект, как трубопровод Nord Stream-2 мощностью 55 млрд куб. м из России в Германию по дну Балтийского моря, может стать надежным источником поставок газа в Европу. Shell в числе других компаний подписала соглашение акционеров о создании газопроводной системы Nord Stream-2 в сентябре 2015 года, и мы твердо намерены реализовать этот проект. Мы считаем, что европейские потребители выиграют от осуществления этого проекта, так как он наряду с поставками СПГ из США и других стран представляет еще один конкурентоспособный источник поставок газа. А чем больше конкуренции, тем лучше для рынка и потребителей.

В 2009 году благодаря проекту «Сахалин-2», участником которого является Shell, Россия начала развивать новый вектор в своей газовой стратегии — поставки СПГ в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В истории российской энергетики началась новая глава, а решение вопросов энергобезопасности будущего стало еще более достижимым. На двух линиях завода в 2015 году было произведено 10,8 тонны СПГ.

Наш многолетний опыт работы в секторе СПГ убедил нас, что реализация проектов расширения на базе уже существующих объектов зачастую является оптимальной стратегией монетизации запасов природного газа, залегающих в районе действующих заводов СПГ.

Shell участвовала в ряде успешных проектов расширения заводов СПГ в Нигерии, Малайзии, Австралии и других странах. И хотя «Сахалин-2» пока еще не добавлен к этому списку, мы в Shell считаем, что у этого проекта есть хорошие шансы его пополнить. Строительство третьей технологической линии СПГ с использованием существующей инфраструктуры было изначально предусмотрено в проекте завода, а репутация компании «Сахалин Энерджи» как надежного поставщика энергоносителей в страны Азиатско-Тихоокеанского региона позволяет говорить о том, что «Сахалин-2» является очевидным выбором для реализации следующего российского проекта СПГ.

Национальный газозов

— перспективы —

Сектор морских перевозок сжиженного природного газа (СПГ) не избежал влияния кризиса на крупнейших мировых рынках. Несмотря на общее увеличение объемов, стоимость фрахта резко упала из-за избытка транспортных мощностей. На фоне этого место на рынке нефтегазовых перевозок пытается расширить российский «Совкомфлот». Пока все газозовы компании построены за рубежом, но в перспективе Россия планирует возить сырье на собственных СПГ-танкерах. А государство готово менять законодательство, чтобы обеспечить спрос для национального перевозчика.

Рынок морских перевозок СПГ переживает не лучшие времена, несмотря на рост объемов на 2,5% в 2015 году. Избыток мощностей стал причиной низких ставок на аренду СПГ-танкеров: цены упали до \$25 тыс. в сутки спикового значения \$155 тыс. в середине 2012 года. По оценке консалтинговой компании Poten & Partners, в 2016 году число простаивающих судов должно сократиться в два раза. Еще через год прогнозируется стабильный спрос на фоне ввода в строй новых мощностей по сжижению и регазификации газа. А в ближайшие три года мировой флот СПГ-танкеров вырастет на 30%, пополнившись 128 новыми судами.

На текущей ситуации на рынке отражается низкий спрос на газ в Азии на фоне роста атомной и угольной генерации энергии в Японии и Южной Корее. Международное энергетическое агентство прогнозирует избыток предложения газа на рынке в ближайшие 15 лет. Дешевый уголь, рост энергоэффективности и производства возобновляемых источников энергии приведут к низким темпам роста спроса на газ. Аналитики предсказывают рост сделок по слиянию и поглощению на рынке морских перевозок. Так, Reuters сообщает, что крупнейшие Dynagas, Golar LNG и GasLog договорились о передаче 14 танкеров в единый пул с целью сокращения издержек. Несколько мелких компаний-перевозчиков получили предложение о поглощении или продаже судов. Сделкой года стало поглощение BG компанией Royal Dutch Shell: в результате на рынке появился крупнейший оператор с флотом в 70 танкеров для перевозки сжиженного природного газа. Согласно оценке Shell, спрос на природный газ в мире до 2020 года будет расти в среднем на 2% в год, в то же время рынок сжиженного природного газа вырастет в два раза.

На этом фоне Россия пытается защитить свой рынок. В российский законодательство могут быть внесены изменения с целью ограничить перевозки нефти и газа судами, ходящими не под российским флагом, а с 2020 го-

да — судами, построенными не в РФ. Предполагается, что к этому времени дальневосточный судостроительный комплекс «Звезда» будет способен выпускать газозовы. Полный ввод в эксплуатацию этого центра судостроения, проект по развитию которого реализуется в настоящее время «Роснефтью» в технологическом партнерстве с рядом зарубежных компаний, ожидается в 2024 году. ОСК, загруженная военными заказами, обещает к 2025 году увеличить долю гражданского судостроения с 10 до 25%. Но пока все газозовы, оперируемые нашим национальным перевозчиком — компанией «Совкомфлот», были построены за рубежом.

Прошлый год стал одним из самых успешных за всю историю существования «Совкомфлота» (крупнейшая российская судоходная компания, 100% акций — у государства). Компания является одним из ведущих в мире игроков в области морской транспортировки углеводородов и обслуживания нефтегазовых проектов на шельфе. Она работает как по долгосрочным контрактам на поставку нефти и СПГ, обеспечение работы нефтегазовых платформ, так и по спотовым договорам. Существующая программа строительства флота ориентирована на высококорентабельный сегмент обслуживания проектов, реализуемых в арктических и субарктических регионах, и предполагает, что новые суда будут ходить под флагом Российской Федерации и специализироваться либо на каботажных перевозках, либо на нефтегазовых проектах на шельфе. Каждому такому проекту «Совкомфлот» подводит индивидуально, заказывая уникальные суда под каждый конкретный проект. Строящиеся сейчас «Совкомфлотом» суда относятся к новому поколению с высоким ледовым классом.

Российский газоперевозчик

В состав газового флота входят 13 судов (одно еще строится). Из 12 эксплуатируемых судов — восемь СПГ-танкеров и четыре судна предназначены для перевозки сжиженного нефтяного газа. Не так давно были списаны отслужившие свой срок «СКФ Арктик» и «СКФ Поляр», ставшие первыми газозовами «Совкомфлота». Компания получила их с действующим чартером в интересах компании Stream LNG (совместное предприятие Repsol и Gas Natural). Эти два газозова первого поколения были построены в 1969 году в Швеции. Благодаря «СКФ Арктик» и «СКФ Поляр» «Совкомфлот» приобрел самостоятельный опыт работы в премиальном сегменте рынка по перевозке сжиженного природного газа. Газозовы успешно перевозили СПГ из Катара и Алжира в порты Испании и Франции, из Тринидада и Тобаго в Бостон. В последние годы «СКФ Арктик» и «СКФ Поляр» использовались для регазификации и перевалки СПГ по технологии ship-to-ship в рамках проекта

«Эскабор» в устье реки Парана в Аргентине, благодаря чему у «Совкомфлота» теперь есть уникальный для российских компаний опыт в этих областях. Сейчас компания надеется использовать его в новом проекте «Газпрома» в Калининграде по строительству плавучего регазификационного терминала Floating Storage Regasification Unit (FSRU) ледового класса Arc 4, который будет построен на верфи Hyundai Heavy Industries.

В числе восьми эксплуатируемых газозовов конвенциональные Tangguh Towuti и Tangguh Batur (построены в 2008 году на верфях Daewoo Shipbuilding Marine Engineering, ходят под флагом Сингапура), Grand Elena и Grand Aniva (построены в 2007 и 2008 годах на верфях Mitsubishi Heavy Industries, ходят под флагом Кипра) и атлантикмаксы Velikiy Novgorod, Pskov, SCF Melampus, SCF Mitre (построены в 2014–2015 годах на верфях STX Shipbuilding, ходят под либерийским флагом). Высоко-технологичные газозовы типа Atlanticmax, зафрахтованные долгосрочными контрактами в интересах «Газпрома» и Shell, могут быть задействованы при перевозке сжиженного природного газа с большинства существующих в мире терминалов СПГ, за исключением Сабетты (проект «Ямал СПГ»). Ледовый класс Ice 2 не позволяет использовать эти суда на трассе Северного морского пути. Первый СПГ-танкер ледового класса Arc 7, получивший имя Christophe de Margerie, для проекта «Ямал СПГ» был спущен на воду на верфи Daewoo Shipbuilding Marine Engineering в начале года, в октябре этого года будет передан «Совкомфлоту», а в зимнюю навигацию должен пройти ледовые испытания с заходом в порт Сабетта. Планируется, что этот первый газозов класса Ymalmax, не имеющий аналогов в мире, будет ходить под российским флагом.

Также «Совкомфлот» работает с Shell в рамках «Сахалин-2». Оператор проекта «Сахалин Энерджи» совместно с СКФ управляет нефтегазовым терминалом в порту Пригородное (один из лидеров по объемам перевалки среди российских портовых терминалов). Первая поставка СПГ на мировой рынок проекта «Сахалин-2» была выполнена на газозове «Совкомфлота» Grand Aniva в марте 2009 года, а в марте 2015 года СПГ-танкер Grand Elena выполнил свой сотый рейс из Пригородного. В августе 2015 года в рамках «Сахалин-2» была выполнена тысячная отгрузка СПГ, большая часть из нее отправлена на газозовах «Совкомфлота». Объем стандартной партии сжиженного природного газа составляет 145 тыс. куб. м. Сейчас компании строят планы по развитию и переводу морского и речного транспорта в России на сжиженный природный газ. Кроме того, «Совкомфлот» надеется, что его газозовы SCF Melampus, SCF Mitre, принятые в эксплуатацию в прошлом году, будут использованы при пере-

возке сжиженного природного газа с плавучего завода FLNG австралийского проекта «Прелюд» Shell. Сделка по финансированию строительства этих двух танкеров победила в конкурсе отраслевого издания Marine Money в номинации «Проектное финансирование». Российской компании удалось привлечь в проект консорциум европейских банков, в том числе голландский ING Bank N.V. Сделки «Совкомфлота» удостоиваются высших наград Marine Money уже пятый год подряд.

Впереди приватизация

«Совкомфлот» вошел в список активов, пакеты в которых российское правительство рассчитывает продать в 2016 году для пополнения бюджета. Предполагается реализовать пакет в 25% минус 1 акция, что должно принести в российскую казну не менее 24 млрд руб. Недавно Министерство экономического развития назначило «ВТБ Капитал» инвестиционным консультантом для продажи государственного пакета акций. В то же время банк выступил одним из организаторов сделки по продаже евробондов «Совкомфлота». Инвесторам продали семилетние бумаги на общую сумму \$750 млн. Компания планирует направить средства на выкуп еврооблигаций с погашением в 2017 году, а также на погашение другой задолженности. По итогам первого квартала «Совкомфлот» показал рост чистой прибыли на 9,2%, до \$103,1 млн (по сравнению с аналогичным периодом прошлого года). Для сравнения: 2015 год компания закончила с рекордным показателем, заработав \$354,5 млн, что в четыре раза больше показателя 2014 года. В «Совкомфлоте» полагают, что планируемая приватизация может негативно сказаться на ликвидности долговых бумаг госкомпании и их ценах.

Состав флота компании сегодня насчитывает 140 судов общим дедвейтом 12,3 млн тонн, в том числе нефтеналивные танкеры, продуктовоы и членочные танкеры, газозовы, специализированные суда (буксирсы, суда снабжения, исследовательские суда), сухогрузы. В судостроительной программе восемь судов дедвейтом более 200 тыс. тонн — один арктический газозов, четыре ледокольных судна снабжения для морских добывающих платформ, три арктических членочных танкера. Компания укрепляет свои позиции в сегментах перевозки сжиженного природного газа и обслуживания шельфовых нефтегазодобычи. В первом квартале помимо газозова Christophe de Margerie для проекта «Ямал СПГ» на воду был спущен и новый нефтяной танкер «Совкомфлота», который будет работать в рамках долгосрочного соглашения по транспортировке нефти в рамках еще одного арктического проекта «Новый порт» компании «Газпром нефть».

Мария Кутузова

нефть и газ



«Газовая отрасль должна серьезно относиться к своему будущему»

Будущее и тенденции развития мирового рынка газа в последние годы становятся все менее определенными. «Ъ» поговорил с одним из ведущих экспертов отрасли, главным исполнителем директором Lambert Energy Advisory **Филипом Ламбертом**, о конкуренции газа с возобновляемыми источниками энергии, влиянии на отрасль переговоров по климату и правильном позиционировании газа на рынке.



— интервью —

— Несколько лет назад много говорили и писали о наступлении «золотого века» газа. Теперь, если посмотреть на ситуацию на газовом рынке в Европе, эти ожидания кажутся слишком оптимистичными. Какой вы видите позицию газа в европейском энергобалансе на следующие 20 лет?

— Самый простой ответ на ваш вопрос в том, что доля какого-либо источника энергии зависит от того, насколько упорно этот источник борется за свои позиции. Будет ли какое-то топливо вступать в «золотой век» или погружаться в «темный век» своего существования, полностью зависит от того, как оно себя поведет на рынке. Вы ничего не получите просто так. Мое мнение в том, что если мир будет серьезно настроен получить доступное экологичное топливо, которое сможет бороться со смогом в городах Азии и обеспечить надежную систему энергоснабжения — тогда, да, нас может ожидать «золотой век» газа. Но вы знаете, есть в мире множество могущественных институтов, которые не хотят того, чтобы следующие 30–40 лет стали «золотым веком» газа. Если вы посмотрите на организации, которые были собраны на Климатической конференции в Париже в декабре прошлого года, — ООН, Демократическая партия США, ЕС, Международный валютный фонд, Всемирный банк, католическая церковь, то вы увидите, что эти могущественные, в основном западные, конечно, институты не хотят «золотого века» газа. Они хотят «золотого века» для возобновляемых источников энергии в секторе производства электроэнергии, а также господства электричества в транспортном секторе. Это мечта, и они мечтают не о газе, прокачиваемом по трубопроводам, или СПГ-танкерах — они мечтают о мире солнечных панелей и ветряков, о машинах Tesla, о безуглеродном мире, как они это называют. Действительно ли они мечтают о нулевых выбросах или на деле они мечтают о тех последствиях, которые принесут эти изменения? В самом деле, здесь очень многое на кону: и геополитически, и экономически, и в смысле распределения власти.

Давайте сперва рассмотрим последний момент. Сейчас мировая энергосистема работает в основном на угле, нефти и газе. Каждый день в мире потребляется 270 млн баррелей нефтяного эквивалента энергии. Из этого объема 95 млн баррелей — это нефть, 65 млн — это газ и 70 млн — это уголь. То есть примерно 230 млн баррелей из 270 млн, потребляемых каждый день, приходится на нефть, уголь и газ. В последние десять лет в мире было потрачено \$2 трлн на развитие солнечной и ветряной энергии. И все эти огромные расходы создали источники энергии объемом 6 млн баррелей в день — только 6 млн из 270 млн. И сегодня мир по-прежнему обеспечивается энергией за счет нефти, газа и угля. Но политики не хотят, чтобы такая ситуация продолжалась. Аргументация, которая под это подводит, — борьба с выбросами углерода. CO2 — это тот меч, которым они сражаются со ископаемым топливом.

И, к сожалению, в этом споре очень мало различия делается между разными видами ископаемого топлива: между газом и углем — они просто все выброшены в этот грязный мусорный бак под названием «ископаемое топливо». Это очень удобно и является залогом очень успешной маркетинговой кампа-

нии. В этом году мир потратит \$330–340 млрд на возобновляемые источники энергии, в основном на солнце и ветер. На газ мир потратит около \$170 млрд. То есть мы собираемся потратить вдвое больше на то, что сейчас обеспечивает около 3% от мирового энергобаланса, чем на газ, который обеспечивает около 25%. Это огромное перемещение капитала в новую отрасль, и, видимо, цель политиков в том, чтобы этот процесс набирал обороты. Если вы посмотрите на некоторые цели, которые были установлены в Париже, а в апреле подтверждены в США, эти \$330 млрд должны возрасти до \$0,5 трлн в год, а возможно, и до более \$1 трлн, потому что вам нужны громадные инвестиции для того, чтобы создать, по сути, новую энергосистему. И мы в Lambert Energy считаем, что если вы собираетесь потратить такие деньги — а эти деньги в основном идут из кармана потребителей энергии, в особенности беднейших потребителей, то очень важно провести правильный аудит.

В данный момент у нас есть энергетическая система, которая работает. Это удивительная история, поскольку еще 35 лет назад в мире только 1,5 млрд человек были потребителями нефти и газа, а теперь у нас 6 млрд потребителей. Произшел огромный рост мирового благосостояния, который напрямую связан с потреблением энергии. Весь последний экономический рост в Азии был обеспечен доступом к разумно дешевой энергии, и это работало. Если теперь вы решите отказаться от ископаемого топлива, то нет абсолютной никакой уверенности, что это будет работать. Будет ли такая энергия доступной, будет ли она надежной и, в конце концов, будет ли она вести к тому, о чем говорят политики, — к сокращению выбросов? Потому что в противном случае это революция, которая может закончиться слезами. Это очень важный вопрос, в том числе для будущего газа, но в настоящий момент газовая отрасль проигрывает этот спор.

Давайте посмотрим на ценовой аспект этого аудита. Сейчас газ торгуется на уровне примерно \$30 за баррель нефтяного эквивалента (интервью взято в апреле. — «Ъ»). В среднем возобновляемые источники в четыре-пять раз дороже. — **Однако многие защитники возобновляемых источников энергии (ВИЭ), в том числе в Германии, говорят о том, что эти ВИЭ дороги только во время выхода проекта на окупаемость — в первые 10–15 лет, а потом солнце и ветер могут производить очень дешевую энергию.**

— Что ж, в таком случае им не нужны субсидии. Но реальные затраты на возобновляемые источники с учетом всех факторов в три-четыре раза больше, чем на газ. Вы заговорили о Германии — давайте посмотрим. Уровень загрузки газовых электростанций может составлять 90%. В Германии в 2014 году коэффициент использования мощности по ветряным станциям составил 17%, по солнцу — 10%. То есть мы замещаем то, что может работать постоянно, тем, что работает примерно 10–20% времени. Это неслыханный эксперимент. Стоимость этого прерывающегося производства электроэнергии — и здесь не нужно быть нобелевским лауреатом по экономике — будет высокой. Собственно, в этом все дело. По моей оценке, объем «налога на возобновляемую энергетику», который фактически взимается с потребителей в Германии, в этом году составит \$25 млрд. Стоимость электроэнергии для немецких домохозяйств сейчас почти вдвое выше, чем, например, где-нибудь в окрестностях Парижа, где пока очень немного возобновляемых источников. То есть большая часть сектора возобновляемых источников с очевидностью не проходит ценовой аудит, но политики не хотят об этом слышать. Люди, к которым мы должны обращаться, — это потребители. И российская газовая отрасль должна говорить прежде всего с европейскими потребителями и спрашивать их: вы хотите иметь такое же доступное и надежное топливо, каким, например, уже 40 лет является россий-



ский газ? Хотите ли вы, чтобы ваши расходы на энергию росли или чтобы они стабилизировались, если не снизились?

Вторая вещь, на которую мы обращаем внимание, — это аудит конкурентоспособности. Я руковожу своим бизнесом, я не управляю государством, но если бы управлял, то очевидно, что важнейшая вещь для конкурентоспособности вашей страны в мире — это ваши расходы на энергию. И если ваши энергетические расходы растут, вы не сможете конкурировать. Политики забывают в этой борьбе против ископаемого топлива, что они несут ответственность за создание рабочих мест, за экономический рост, за благосостояние. Вы знаете, что сейчас сталелитейная отрасль в Великобритании находится в сложном положении: под угрозой множество рабочих мест, и мы обвиняем в этом Китай. Но одна из вещей, которую именно мы сделали: мы резко увеличили затраты на энергию для сталелитейной отрасли из-за этой новой политики по поддержке возобновляемых источников.

Газовая отрасль должна серьезно относиться к своему будущему, а не просто рассуждать и мечтать о «золотом веке»; потому что сейчас мы движемся скорее к «темному веку» газа, то она должна бороться. Она должна спросить себя: какова стоимость моего топлива для моих потребителей? И должна задавать вопросы потребителям в Европе: вы хотите стать менее конкурентоспособными, чем Китай, чем Соединенные Штаты? Потому что китайская экономика опирается на очень дешевый уголь, а у США теперь есть очень дешевый газ. Можно, конечно, говорить о «зеленых» рабочих местах, но давайте скажем честно: возобновляемая энергетика не создает много рабочих мест. И что важнее — несколько десятков тысяч «зеленых» рабочих мест в новой отрасли или миллионы рабочих мест, которые будут потеряны, если европейская экономика утратит конкурентоспособность?

Третий вид аудита, который нужно сделать, и, возможно, самый важный, — действительно ли все эти меры и траты на возобновляемые источники энергии сокращают выбросы углерода. Вся эта революция была затеяна под лозунгом «если у вас будет возобновляемая энергетика, вы спасете мир». Но, знаете, сокращение выбросов — это не такая простая вещь. Если вы замещаете угольные станции, которые работают в базе, на возобновляемые источники, которые работают в зависимости от того, светит ли солнце и дует ли ветер, то вам нужен резерв. И в этом случае ваша система может производить даже больше CO2, чем если бы она работала на ископаемом базовом топливе, особенно если таким топливом будет газ. В результате «зеленой революции» в Германии получились удивительный результат: объем выбросов CO2 на душу населения там на 40% выше, чем в других европейских странах.

Если политики действительно всерьез озабочены выбросами, а не тем, как перераспределить власть и деньги, то им следует обратиться вни-

мание прежде всего на газ. Потому что единственный реальный путь серьезно сократить выбросы в обозримой перспективе — это не строить ветряки за огромные деньги, что займет много времени, а просто заменить уголь в качестве топлива на газ. И этот переход может произойти очень быстро. В моем родном Лондоне в середине 1950-х годов была ужасная проблема со смогом из-за сжигания угля, и вы знаете, что в Азии эта проблема серьезно ухудшает условия жизни 1,5 млрд человек. И в Лондоне мы просто запретили уголь — мы не изобретали сложную ценовую систему, налоги на выбросы и так далее, что сейчас обсуждается. Так что можно просто запретить сжигать уголь на электростанциях и заменить газом. Ирония в том — и это очень неудобная правда, что страна, которая делает это быстрее всех, — США. Они делают это не из-за политики или регулирования, а просто потому, что так диктует рынок: газовые станции стали выгоднее из-за снижения цен на газ. И неожиданно выбросы CO2 в США стали падать по мере сокращения потребления угля.

Ужасно то, что газовая отрасль не указывает на все эти вещи, а думает, что потребление газа вырастет автоматически, но это заблуждение. Самый страшный враг газа среди всех тех институтов, о которых мы говорили вначале, — это система образования на Западе. Каждому подростку на Западе сейчас рассказывают, что ископаемое топливо — это грязная и вымирающая отрасль. Так что нам нужно развеивать мифы, нам нужно показывать, что если потребители в Европе и Азии действительно хотят чистую и доступную энергию, то решение — это не возобновляемые источники и машины Tesla. Просто заменив уголь газом, а это можно сделать практически за один день, мы добьемся сокращения выбросов CO2 на 60%. Но важнее то, что мы сразу уничтожим наиболее опасные выбросы, которые в первую очередь отравляют жизнь людей: оксиды серы, тяжелые металлы, большую часть оксидов азота. Если бы я управлял российской газовой отраслью, я бы обратился прямо к людям в азиатских городах и спросил их: вы хотите избавиться от смога за одну ночь?

И, наконец, важный момент — это аудит надежности. В случае возобновляемых источников система всегда будет ненадежной, потому что вы зависите от погоды. — **Эту проблему предлагается решить за счет мощных батарей, которые будут покрывать пики.**

— Пока что этих батарей, которые были бы достаточно дешевыми, нет. Если вы скажете мне: замените компьютерную систему в вашем бизнесе на что-то, что работает 10% времени, но мы очень стараемся разработать батареи, чтобы срок работы вырос. То я отвечу: мне это не нужно — мой бизнес умрет раньше, чем вы это разработаете. Где эти батареи, о которых все говорят? Если действительно произойдет прорыв в технологиях, тогда мы посмотрим, как это все будет работать, но пока его нет.

И сейчас наши оппоненты среди защитников ВИЭ, которые хорошо

понимают всю уязвимость их системы с точки зрения надежности, пытаются обратить эти аргументы против газовой отрасли. Они говорят: мы не можем развивать нашу энергетику на основе газа, потому что российский газ ненадежен. Раньше они говорили, что российский газ дорог, но теперь это уже не так. Это было так некоторое время назад, потому что, честно говоря, газовая отрасль пыталась получить слишком много от своих потребителей. Мы привязали стоимость газа к цене нефти...

— **Вы считаете, это была ошибка?**

— Да, потому что цена на нефть непредсказуема. Я не знаю, какой она будет через три года.

— **Но спотовая цена на газ тоже непредсказуема.**

— Нам нужно увязывать стоимость газа со стоимостью альтернативного источника энергии, который есть у потребителя. Сейчас газ практически не конкурирует с нефтью в Европе — он конкурирует с углем, атомной энергией и возобновляемыми источниками. Именно к этому и следует привязываться, а не связывать будущее прекрасной газовой отрасли с тем, что невозможно предвидеть и невозможно контролировать. Я против того, чтобы привязывать цену на газ к угляю, потому что уголь будет умирать все быстрее и по мере этого он будет все больше дешеветь. Я бы формировал цену на газ исходя из моих представлений, как производителя газа, о том, какая цена позволит мне выиграть конкуренцию и завоевать долю на рынке. Ошибка была в том, что газовая отрасль устанавливала цену без оглядки на спрос, а когда спрос упал, то цена упала вне зависимости от того, что происходило с ценой нефти.

Возвращаясь к вопросу надежности. Многие в ЕС утверждают, что российский газ ненадежен, и приводят в пример газовые кризисы на Украине. Мы говорим: хорошо, вот история поставок российского газа в Европу: 17,5 тыс. дней надежных поставок. Возможно, была одна неделя в 2009 году, когда эти поставки были ненадежны. Одна неделя из 17,5 тыс. дней. Знаете, если бы у меня был работник, который бы из 17,5 тыс. дней не работал одну неделю, я бы считал его очень надежным. Особенно если сравнивать с чем-то вроде станций на солнце или ветры, которые работают 10–20% времени. Российская газовая отрасль была и остается невероятно надежной, но она потеряла репутацию надежного поставщика, потому что такая репутация неудобна для врагов газа. Не врагов именно российского газа, а врагов любого газа. Я часто слышу это и в Великобритании: газовое будущее означает зависимость от Ближнего Востока, России, украинской проблемы и так далее. Это понятно, потому что эти сторонники «альтернативной возобновляемой энергетики» понимают, что та система, которую они предлагают взамен, ненадежна, так что они должны поставить под сомнение надежность нынешней системы. И пока мы проигрываем.

И в результате того, что мы проигрываем, у нас огромное количество газа на мировом рынке — больше, чем когда-либо. Становится все

проще найти газовые месторождения, и сейчас мир обеспечен газом на 500 лет вперед. И большую часть этих запасов газа в принципе можно извлечь по вполне разумной цене — \$60–70 за баррель нефтяного эквивалента. И если мы не сможем создать спрос на этот газ, то придем к долгосрочному перенасыщению рынка и очень низким ценам на газ на годы вперед. Например, смещение энергобаланса Китая на 5 процентных пунктов в сторону газа даст прирост спроса на 160 млрд кубометров. Поэтому очень важно показывать потребителям, какие преимущества газ может им принести, а не сидеть и ждать «золотого века». Пока что я этого не слышу, а слышу другое: добыча газа в Европе падает — им нужен российский газ, и там будет рыночная ниша для российского газа. Не обязательно, потому что политики не хотят этого.

— **Но здесь есть и другой момент. Импорт энергоресурса всегда опасается попасть в зависимость от своего поставщика и стремится иметь собственные источники энергии, как уголь в Китае и газ в Великобритании. В этом смысле возобновляемые источники выглядят более безопасными.**

— Да, это очень важный момент. Безопасность поставок — это вопрос ощущения, поскольку все хотят использовать прежде всего собственные ресурсы. Например, Россия полностью самодостаточна с точки зрения энергии. Российская энергосистема сейчас, возможно, наиболее экологичная из всех крупных энергосистем в мире. Ваш энергобаланс состоит из 50% газа, при этом у США до сих пор 40% угля, у Германии — 45%, у Китая — 60%, у Индии — 70%. Сейчас у России, возможно, один из самых низких уровней выбросов углерода на душу населения среди крупных экономик, и при этом у России есть огромные леса — натуральные хранилища CO2. Почему российская делегация не рассказывала об этом в Париже? Что у России есть великолепный опыт по снижению выбросов и что Россия готова экспортировать газ, чтобы также помочь Европе и Азии в решении этой проблемы?

Если вернуться к вопросу безопасности поставок, то, на мой взгляд, он упирается в проблему цен на топливо. Потому что для клиента, который готовится импортировать большой объем газа и на десятилетия связать себя с этим топливом, чрезвычайно важны предсказуемость и прозрачность рынка. И лучший способ справиться со страхом зависимости от импорта — обеспечить множество источников и маршрутов поставки газа. И особенно опасна в этом смысле привязка цены газа к нефти, потому что нефтяные цены могут снова взлететь в силу обстоятельств абсолютно вне сферы влияния России. Я хочу подчеркнуть, что сейчас идет битва — это борьба за выживание для всей газовой отрасли, и самая большая ошибка, которую можно сделать, — это за счет высокой цены разрушить спрос, который сейчас так требуется для достижения «золотого века» газа.

Интервью взял Юрий Барсуков

нефть и газ

«Мы не только пресекаем продажу некачественного топлива, но и воспитываем рынок»

За последние два года на фоне кризиса автомобилисты стали более требовательны не только к цене топлива, но и к его качеству. То, что компаниям прощали в 2012 году, уже не прощают в 2016-м. Производители быстро отреагировали и активно работают над улучшениями. О том, как создать эффективную технологию контроля качества и как «Газпром нефть» развивает это направление, „Ъ” рассказал директор по региональным продажам компании **Александр Крылов**.

— **мнение** —

— В рамках реорганизации «Газпром нефти» особое внимание вы уделили новой системе внутреннего контроля качества. За глаза ее даже называют «внутренней контролзведкой».

— Я бы скорее назвал ее аналогом Всемирного антидопингового агентства, которое может проверить любого спортсмена в любой точке мира в любой час дня и ночи. Если коротко, то это система стационарных и мобильных лабораторий, которые в день берут несколько сотен проб по всей стране. Работает неотвратимо и беспощадно. Здесь, конечно, есть что-то общее и с вашей ассоциацией. — **В чем основные принципы контроля качества?**

— Независимость. То есть система должна подчиняться первому лицу на федеральном уровне. Инвестиции. Качество — это затраты. Неотвратимость наказания. Повсеместность. Интернет нивелировал разницу в имиджевых потерях от эскссонов в столице и провинции. Внимание человеческому фактору. 80% нарушений вызваны ошибкой, а не злым умыслом, но от этого их последствия не менее значительны. Ну и главное — осознать, что потребитель более не готов закрывать глаза на то, что в тунные годы воспринималось как издержки нашей действительности. Деньги считают все, и платить хотят за качественный товар.

— Система контроля применяется конкретно на АЗС?

— Не только. На любой точке от нефтебазы до АЗС. Лаборатория может остановить лю-

бой из наших бензовозов, взять пробу на содержание серы, октановое число и другие важные параметры.

— Кому подчиняется лаборатория и в чем инновация относительно достаточно обычной практики проверки качества, принятой во всех крупных компаниях?

— Именно в первом вопросе и есть существенное отличие. Раньше каждый регион проверял сам себя, и по старой российской традиции эти проверки очень часто заканчивались междусобойчиком. Сейчас проверяющий орган подчинен лично мне, а я как человек, отвечающий за весь бизнес, за результаты тактические и стратегические, заинтересован в объективной информации. Вы же не станете подделывать собственные анализы или фальсифицировать результаты оценки аварийности дома, в котором живете. Также критическим условием является возможность применения самых жестких мер. Только они приводят к реальным результатам.

Никакой контроль качества ни в одной отрасли не работает, если нет прямой заинтересованности в этом руководителя контролирующего органа. В данном случае, повторюсь, этот человек я. Но одной заинтересованности мало. Должна быть готовность к инвестициям. Невозможно проверять качество низкокачественной системой. И в таких случаях у любого руководителя есть соблазн сэкономить. Ведь расходы на любой контроль идут из ЕВНТДА — показателя, по которому оценивают эффективность менеджера, в том числе мою. Не экономьте на контроле. Это одна из самых рациональных инвестиций в ваш бизнес.



АЛЕКСАНДР КРЫЛОВ

— Влияет ли повышение качества топлива на объем продаж? Или это внутренний принцип компании, а люди запросятся прежде всего по географическому принципу?

— Количество АЗС по стране таково, что практически любой потребитель имеет возможность выбора. По крайней мере, между АЗС, принадлежащей ВИНК, то есть крупной общероссийской компании, и локальным оператором или даже краном с топливом в чистом поле. А разница в цене может быть значительной просто в силу того, что на непонятных колонках продают не топливо, а горючую субстанцию, не облагаемую акцизами. Люди считают деньги и должны быть уверены в том, что не зальют такую же смесь, заправившись на модной и красивой АЗС. Вторая ошибка — считать, что информация о низком качестве на АЗС в сибирской глуши никак не влияет на продажи внутри Садового кольца. Влияет. Волшебная сила интернета. В Google ищут не только отзывы на фильмы или рестораны. Поэтому напоравшись на ужасное топливо деревенский житель может устроить большие имиджевые проблемы компании любого масштаба. И процесс этот развивается по экспоненте. Это уже вопрос статистики и больших цифр. Для нас становится

основным критерием общее снижение негативных отзывов о качестве, а не география их происхождения. Не секрет, что цифровое неравенство в России практически преодолено. Доступ в сеть у жителей города и деревни одинаковый, а вот уровень терпимости к низкому качеству товаров у жителей периферии значительно ниже. Особенно в условиях экономической ситуации последних лет. Поэтому мы приняли решение о методе сплошного контроля по всей стране.

— А откуда в принципе берется проблема некачественного топлива? На какой стадии производства и сбыта она появляется?

— Проблема с качеством появилась тогда, когда у нас стала развиваться нефтепереработка, скажем так, частная нефтепереработка. Не вертикально интегрированных компаний, про которые я уже говорил и у которых все заводы давно работают, как минимум, на «Евро-4». А именно частная нефтепереработка, первичная. Вы, наверное, знаете, существует, два процесса: есть первичная переработка нефти, и есть вторичная, глубокая. Вот чтобы получить качественный бензин, обязательно нужна вторичная, глубокая. А в результате первичной получаются мазут, дизельное топливо, авиакеросин, немного газа и бензин, который нетоварный. То есть вся эта категория продуктов — она нетоварная, продавать ее нельзя. — она нетоварная, продавать ее нельзя. — продают. Или разбавляют ими качественный бензин. Бензин же не пиво — водой не разбавишь.

Вторая причина — в акциях. Я говорил выше, но еще раз остановлюсь подробнее: сети, которые торгуют суррогатным топливом, выигрывают за счет низкой цены, потому что покупают нетоварный продукт, за который не платят акциз. А покупатель получает под видом нормального топлива подделку, которая разрушает двигатель. Это особенно касается дизельного топлива на сегодняшний момент. Ну и последнее — человеческий фактор. Не всегда мы выявляем мошенничество. Иногда просто ошибки, нарушение технологии и так далее. Мы все-таки не Германия, и проблема нарушения

процедур и правил стоит остро. Но ежедневные и, главное, неожиданные проверки работают очень эффективно. Люди находятся постоянно в тонусе.

— Насколько затратно построить такую систему?

— Недешево. Инвестиции в проект «Газпром нефть-Лаборатория» за три года приближаются к миллиарду, но и результат фантастический. Ведь товаропроводящая цепь негерметична: есть участки, где топливо, которое мы везем с завода, пытаются подменить, подмешать к нему что-нибудь. Так вот с помощью нашей системы мы не только пресекаем такие нарушения, но еще и воспитываем рынок. Например, только в прошлом году число попыток подсолнеть нам некондиционное топливо на одном из этапов движения продукта резко сократилось — с 76 случаев в первом квартале 2015 года до 8 — в последнем. В «Газпром нефть-Лаборатории» работает более 300 человек, мы используем 29 стационарных и 13 мобильных лабораторий, которые только за 2015 год провели более полумиллиона испытаний топлива.

— Могут ли в проверках принять участие и сторонние наблюдатели?

— Будь буквально в прошлом месяце мы приглашали блогеров и активных пользователей автомобильных пабликов в Новосибирске, Омске и Кемерове на так называемый народный контроль: обычные потребители следили за тем, как мы проверяем свое топливо, от нефтебазы до пистолета на АЗС. Эффект потрясающий: эта тема действительно волнует многих людей. Кстати все, что я говорил выше, касается в основном конкуренции между ВИНК и локальными продавцами и относится к рынку конечного потребителя. А есть же еще огромный рынок корпоративных клиентов, на котором мы конкурируем с другими ВИНК, и для этих клиентов вопрос качества не менее важен. Репутация компании, которая тратит серьезные ресурсы на внутренний контроль, — серьезная причина для победы в тендере. Так что сплошная прагматика и расчет.

**Интервью взяла
Ольга Мордюшенко**

Труба в мир

— **газопроводы** —

Актуальной являлась и проблема вывоза на азиатский рынок восточносибирских запасов газа. В идеале экспортная стратегия в области газа могла бы повторить подход, используемый на нефтяном рынке: газопровод с ответвлением на Китай, который заканчивался бы на берегу заводом СПГ. На деле дорогой газопровод в сумме с дорогостоящим заводом по сжижению делают такой экспорт нерентабельным. Поэтому строящийся газопровод «Сила Сибири» мощностью 38 млрд кубометров будет транспортировать газ в Китай только по сухопутному маршруту. Вариант продления «Силы Сибири» и строительство на ее конце завода СПГ может быть поднят не ранее чем через 10–15 лет. Пока, если новые СПГ-производства на Дальнем Востоке будут построены, то будут основываться на сахалинских запасах, где расходы на «предварительную» трубопроводную транспортировку минимальны.

Суммируем цифры

Россия добыла в прошлом году 534 млн тонн нефти (с учетом газового конденсата). При этом экспортировала около 244 млн тонн нефти. Плюс значительные объемы топлива были экспортированы в форме нефтепродуктов — 172 млн тонн. Существенного роста добычи нефти в России в ближайшие годы не ожидается, в лучшем случае мы увидим небольшой прирост в ближайшие годы, а в дальнейшем — стагнация. Но при этом объемы экспорта будут переориентироваться с запада на восток — как за счет падения добычи на месторождениях Западной Сибири и ввода новых месторождений в Восточной Сибири, так и за счет непосредственной переориентации. В 2015 году на азиатском направлении объемы экспорта нефти были таковы. Морем: 15,4 млн тонн с проектов по добыче на Сахалине, 30,4 млн тонн через порт Козьмино (ВСТО). Сухопутными маршрутами (в Китай): 16 млн тонн по отводу от ВСТО (от Сковородино), еще 7 млн тонн через Казахстан. Итого: 68,8 млн тонн нефти. Отметим, что около половины нефти из Козьмино и часть нефти Сахалина тоже импортируется Китаем.

Мощность ВСТО-1 планируется увеличить до 80 млн тонн к 2018 году, мощность ВСТО-2 — до 50 млн тонн. С учетом экспорта через Казахстан и экспорта с Сахалина — до 100 млн тонн в год нефти (и нефтепродуктов — планируется строительство НТЗ) будет уходить на азиатский рынок к концу десятилетия.

В газовой сфере «разворот на Восток» выглядит хуже. Пока весь трубопроводный газовый экспорт (до 160 млрд кубометров в год для стран дальнего зарубежья) идет на европейское направление. В Азию отгрузки идут только с уже упомянутого завода СПГ на Сахалине (10 млн тонн СПГ, или 14 млрд кубометров газа в год).

Газопровод «Сила Сибири» может быть запущен в начале следующего десятилетия. Ресурсная база находится в Восточной Сибири, поэтому этот газ в любом случае не будет доставлен европейским потребителям. Конкурировать за ресурсную базу с Европой Китай будет только в случае строительства газопровода «Сила Сибири-2» (бывший проект «Алтай»). Но пока по нему не заключены обязывающие соглашения.

Трудности европейского транзита

Если на восточном направлении все приходилось делать с нуля, то на европейском направлении в наследство от СССР досталась обширная система магистральных нефте- и газопроводов. Система магистральных нефтепроводов «Дружба» (запущена в 1964 году) ежегодно транспортирует в страны дальнего зарубежья около 65 млн тонн нефти. Через Белоруссию и Польшу топливо поступает в Германию, через Белоруссию и Украину — в Чехию и Словакию.

Впрочем, кое-что в «Дружке» пришлось переделать. Фактически была закрыта северная ветка, которая транспортировала топливо в порты Латвии и Литвы. Ее заменили Балтийская трубопроводная система (БТС; 74 млн тонн) и БТС-2 (30 млн тонн). Они также доставляют российское топливо на побережье Балтийского моря, но в российские Приморск (БТС) и Усть-Лугу (БТС-2). Это позволило снизить транзитные риски. Кроме того, средства на транспорт и перевалку в портах, которые раньше шли на выплаты прибалтийским республикам, стали оставаться в России. Запуск БТС-2 помог снизить и объемы «сухопутной» транспортировки нефти европейским потребителям.

Кроме того, с ростом добычи нефти развивались и другие нефтепроводные проекты, в том числе мощности по доставке на черноморское побережье. Так или иначе, наличие у России выходов к Черному и Балтийскому морям обусловило отсутствие критических проблем с транзитом нефти. С газом же все оказалось сложнее. Как и на восточном направлении, связька «длинный газопровод плюс завод СПГ» резко увеличивает себестоимость топлива, поэтому к

реализации такой схемы приходится подходить с осторожностью.

На северном направлении, на Балтийском море, в планах «Газпрома» сохраняется строительство завода «Балтийский СПГ». Но его экономическая рентабельность была под вопросом и в период высоких цен на газ. Сейчас проект разумно заморожен до улучшения ценовой конъюнктуры на внешних рынках. А на южном направлении, в Черном море, гипотетический транспорт СПГ за пределы черноморского бассейна невозможен из-за позиции Турции, не готовый пропускать опасный груз через свои проливы.

Пока единственным приемлемым способом решения проблемы газового транзита стали два подхода. Во-первых, диверсификация поставок по разным транзитным направлениям. Во-вторых, использование подводных газопроводов, на прямую связывающих экспортера и импортера. В результате если после распада Советского Союза практически весь экспортный поток газа шел через Украину, то в настоящий момент транзитной монополии уже нет: из 160 млрд кубометров газа на экспорт лишь около 60 млрд кубометров транспортируется через Украину. Для решения проблемы были построены: проходящий через Белоруссию и Польшу в Германию газопровод Ямал—Европа (33 млрд кубометров в год), «Голубой поток» по дну Черного моря в Турцию (16 млрд кубометров), «Северный поток» по дну Балтийского моря в Германию (55 млрд кубометров, пока загружен на 70% из-за Третьего энергопакета).

В качестве решения проблемы украинского транзита рассматривается строительство «Северного потока-2», по которому будет транспортироваться еще 55 млрд кубометров газа в Германию. С действующими газопроводами удвоение «Северного потока» позволит транспортировать в ЕС все экспортные объемы. Такой подход делает Германию хабом, распределяющим практически все российские газовые потоки в ЕС. В случае строительства «Северного потока-2» остаются нерешенными вопросы распределения газа по территории Европы. Нынешние транзитные объемы через Украину можно разделить на три группы: небольшие газовые рынки стран Юго-Восточной Европы (15 млрд кубометров в год), Турция (до 16 млрд кубометров) и Италия (до 30 млрд кубометров).

Поэтому не исключены и альтернативные «Северному потоку-2» варианты доставки газа. Так, 24 февраля «Газпром» сообщил о подписании меморандума по еще одному «обход-

ному» газопроводу. Проект, если он будет осуществлен, предполагает прокладку трубы по дну Черного моря, а также использование наработок проекта компании Edison — IGTI Poseidon (интерконнектор Турция—Греция—Италия). То есть газ будет выходить на итальянский рынок. А еще одна ветка подводного газопровода в Турцию (условно «Голубой поток-2») также выглядит простым решением проблемы транзита газа в Турцию по территории Украины.

Заглядывая в будущее

Если говорить о долгосрочной перспективе, то в русле изменений структуры потребления топлива в мировой энергетике и с учетом структуры российских нефтегазовых запасов газовый экспорт будет расти, а нефтяной — снижаться. Это актуализирует обсуждение долгосрочной стратегии России о принципах газового экспорта. В какой степени будут задействованы трубы, а в какой — СПГ. Вопрос этот далеко не праздный.

Общим местом считается, что заводы СПГ оптимально строить в том случае, когда и месторождение газа оказывается морским или расположено на суше недалеко от берега. Такой вариант реализуется сейчас в рамках проекта «Ямал СПГ». Завод будет использовать в качестве ресурсной базы газ Южно-Тамбейского месторождения на полуострове Ямал. С другой стороны, значительная часть запасов находится в глубине континента. Будет ли экономически оправданна в каких-либо случаях связка «труба плюс завод СПГ»?

Нужно отметить, у нашей страны нет собственной технологии крупнотоннажного сжижения. А завод СПГ — очень капиталоемкий элемент, поэтому покупка оборудования за рубежом заметно снижает итоговую валютную выручку от газового экспорта. И в пограничных ситуациях выбора между СПГ и «трубой» последний вариант оказывается оправданным и потому, что загружает заказами российскую промышленность.

Поэтому, если в долгосрочной перспективе в России предполагается массовое строительство производств по крупнотоннажному сжижению природного газа, уже сейчас нашей стране нужно активно инвестировать в соответствующие разработки и их реализацию. Напомним, в начале мая Минэнерго предложило создать в России единый инженеринговый центр для разработки отечественных технологий сжижения природного газа.

Александр Собко

Бензиновые близнецы

— **проблемы** —

Как отмечают в ЛУКОЙЛе, применение двукратно-го размера стоимости права использования товарного знака является предпринимательным, тем более что в подтверждение и обоснование такой компенсации можно представить договор коммерческой концессии компании с организацией группы ЛУКОЙЛ, которая занимается реализацией нефтепродуктов на АЗС в том субъекте РФ, в котором происходит нарушение. Исковое заявление о прекращении нарушения прав на товарные знаки подается в арбитражный суд по месту нахождения ответчика.

ЛУКОЙЛ не единственная компания, столкнувшаяся с проблемой использования ее бренда. «На протяжении последних лет мы наблюдаем увеличение количества случаев недобросовестной конкуренции, связанной с незаконным использованием результатов интеллектуальной деятельности, включая рост числа автозаправочных станций, копирующих оформление АЗС сети «Газпром нефть», — отмечают в пресс-службе «Газпром нефти». Как правило, говорят там, в «подделках» используются слова «Газпром нефть» и «Газпром», похожие элементы оформления и цветовое сочетание белого и синего цветов. По статистике компании по России и в СНГ число случаев, когда обнаруживается такая имитация, увеличилось с 2011 года с 3 до 37.

В компании отмечают, что «Газпром нефть» регулярно и целенаправленно инвестирует в развитие своего бренда и он ассоциируется с безупречным качеством топлива и высоким уровнем обслуживания. «Именно это привлекает мошенников. На «фальшивых» АЗС топливо, как правило, не соответствует ГОСТу, плохой сервис и, разумеется, ниже цены. Ущерб наносится не только нашей компании и ее репутации, но и автовладельцам, которые приобретают некачественное топливо», — отмечают в «Газпром нефти».

Компания охраняет не только общий вид сети АЗС «Газпром нефть», но и все его отдельные элементы. «Газпром нефть» использует многоуровневую систему мониторинга подобных нарушений, позволяющую выявлять случаи незаконного использования средств индивидуализации компании и эффективно защищать интересы компании, в том числе обращаясь в правоохранительные и антимонопольные органы», — пояснили в пресс-службе.

Так, например, в 2013 году в Республике Алтай было выявлено незаконное использование группы то-

варных знаков ПАО «Газпром нефть» в виде общего оформления АЗС под брендом «Газпромнефть». Оператором этой АЗС в 450 км от Новосибирска являлось ООО «Юрно-Алтайское-3 Промнефть». В результате трех судебных процессов эта организация была привлечена к административной ответственности и выплатила «Газпром нефти» крупную компенсацию — 10 млн руб.

Один из последних случаев был выявлен в г. Костанай в Казахстане, отмечают в «Газпром нефти». Две АЗС под торговой маркой «Автогазпром», визуально оформленной с элементами фирменного стиля компании, продают газомоторное топливо. «Нарушителя ждет официальная претензия, а в случае ее неудовлетворения — обращение в государственные органы и суд по стандартной разработанной в компании схеме противодействия подобным случаям», — говорят в «Газпром нефти».

Но не всегда суд удовлетворяет требования производителей в полном объеме. Так, например, в августе 2015 года Арбитражный суд Самарской области частично удовлетворил иск НК «Роснефть» о взыскании компенсации с владельца АЗС в Самаре, который использовал товарные знаки, схожие с брендом компании.

До этого ФАС признала, что предприниматель незаконно использовал на своих заправках обозначения, схожие по форме рисунка, цвету, сочетанию цветов до степени смешения с товарными знаками «Роснефть». В частности, на его заправках на желтом фоне рекламных щитов, поверхностей строений и топливораздаточных аппаратов был изображен цветок в сочетании желтого, оранжевого, светло-зеленого, зеленого и темно-зеленого цветов, зарегистрированно-го за НК. В связи с этим «Роснефть» потребовала компенсацию в 5 млн руб., но не предоставила обоснование предъявленной к взысканию суммы. Так что суд сократил ее до 1 млн руб. Незадолго до этого суд постановил взыскать с предпринимателя в Самаре 505 тыс. руб. за незаконное использование бренда «Роснефть» на своих заправках, а годом ранее НК через суд получила 80 тыс. руб. компенсации от владельца автомойки в этом же городе по аналогичному делу.

На рынке отмечают, что в перспективе ситуация вряд ли улучшится, так как привлекать клиентов за счет использования известного бренда всегда будет проще и дешевле, чем развивать собственный. А основным средством борьбы с АЗС-«двойниками» для компаний останутся крупные штрафы и компенсации.

Ольга Мордюшенко