

В условиях санкций и затяжной девальвации рубля разработка собственного оборудования в ключевой для экономики сфере добычи и переработки углеводородов становится принципиальной для России. Правительство с учетом активного роста спроса на сжиженный газ (СПГ) готово потратить до 2021 года более 3 млрд руб. на создание российских технологий в этой области. Российские добывающие компании считают, что собственное оборудование позволит сделать цену на СПГ самой низкой в мире.

Сжижать по-русски

— технологии —

Жидкие планы

В начале октября «Газпром» и англо-голландская Royal Dutch Shell подписали рамочное соглашение о технической разработке проекта «Балтийский СПГ» мощностью 10 млн тонн в порту Усть-Луга Ленинградской области. Документ предусматривает совместную работу над технической концепцией будущего завода в объеме pre-FEED (подготовка к проектированию). Производство может стать третьим крупным проектом по сжижению газа в России после «Сахалина-2» («Газпрома») (10,5 млн тонн) и «Ямал СПГ» НОВАТЭКа (16,5 млн тонн). Помимо этого до конца года независимый производитель собирается ввести в Высоцке первую линию СПГ-терминала мощностью 660 тыс. тонн. А в 2023 году НОВАТЭК планирует запустить еще один завод Арктике («Арктик-СПГ») мощностью 19,8 млн тонн СПГ в год, став к 2030 году крупнейшей компанией в этом сегменте не только в России, но и в мире с объемом производства 70 млн тонн в год.

К этому времени объемы мирового рынка СПГ могут, по оценке НОВАТЭКа, достичь 700 млн тонн. Прогнозы экспертов постоянно растут. Если в 2016 году IHS прогнозировал объем потребления СПГ в 470 млн тонн к 2030 году, то в 2017 году этот прогноз составил уже 506 млн, а в 2018 году он вырос уже до 530 млн тонн. «Потребление газа растет быстрее потребления других видов энергоресурсов, и этот рост происходит в основном за счет сжиженного газа. В прошлом году рынок вырос на 11% и составил около 300 млн тонн. Только Китай показал почти 50-процентный рост», — отмечал глава НОВАТЭКа Леонид Михельсон в начале октября. По его словам, в 2018 году рынок газа вырастет еще на 7% и Китай вновь покажет 50-процентный рост, а рынок Индии растет на 19%. На страны Азии сейчас приходится 70% импорта СПГ, и в долгосрочной перспективе эта тенденция сохранится.

Свои технологии

В этих условиях увеличение объемов производства СПГ и доли на внешних рынках принципиально для России, так как она получит не только гарантированный доход с учетом активно растущего спроса, но и мощный политический инструмент, который может перекрыть зоны влияния крупнейших игроков. По прогнозу Минэнерго, Россия планирует существенно расширить свое присутствие в Азиатско-Тихоокеанском регионе. «То есть если сегодня наша доля составлял примерно 8%, то еще в прошлом году она не превышала 4%. В планах — увеличить долю российского СПГ в мировой торговле СПГ до 20%», — заявил в начале октября министр энергетики РФ Александр Новак на «Российской энергетической неделе» и пообещал производителям всестороннюю поддержку.

Но главным условием конкуренции на внешних рынках будет себестоимость производства, а она во многом зависит от используемых на



Россия может стать одним из крупнейших мировых поставщиков СПГ

производстве технологий, которые в действующих проектах зарубежные. Собственной технологии у России пока нет, но правительство твердо намерено перейти на российские аналоги в сфере производства и транспортировки СПГ. В конце августа вице-премьер Дмитрий Козак утвердил «дорожную карту» локализации критически важного СПГ-оборудования, конечной целью которой является создание к середине 2020-х годов собственной технологии сжижения.

Министерство финансов заложило в проект бюджета РФ 3 млрд руб. на субсидирование в 2019–2021 годах разработки и производства отечественного оборудования для СПГ. Минпромторг в сентябре сообщал, что помимо этого объема будут привлекаться деньги и из других источников. «В ближайшие пять лет в России будет создана новая отрасль промышленности. Правительство приняло «дорожную карту» по развитию производства оборудования для СПГ. Мы работаем вместе с российскими предприятиями над ее реализацией, планируем привлечь к этой работе до 800 предприятий РФ, ставим цели по выходу России на мировой рынок как поставщика оборудования для СПГ, в том числе в виде готовых линий сжижения, которые можно будет буксировать в любую точку мира», — отмечал глава НОВАТЭКа Леонид Михельсон в начале октября. До этого руководство компании не раз заявляло, что делает ставку на собственную технологию «Арктический каскад» и при реализации проектов «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2» приоритет будет отдан российским производителям оборудования. «Арктический каскад» — это первая запатентованная НОВАТЭКом технология сжижения природного газа. «Локализация производства оборудования для СПГ-проектов поможет обеспечить сниже-

ние капитальных затрат и развитие технологической базы для СПГ-проектов в России», — пояснил первый зампред правления компании Александр Фридман.

Леонид Михельсон в последние месяцы провел несколько встреч с отечественными производителями, на которых обсуждались наиболее важные рабочие вопросы, в частности экономика проектов. Дело в том, что укладываться в срок и в бюджет, как того требует НОВАТЭК, российским производителям удается не всегда. Тем не менее в августе представители компании назвали основных российских производителей, чьи технологии и оборудование могут быть использованы для строительства первой в стране линии сжижения природного газа по отечественной технологии в рамках проекта «Ямал СПГ». Главные газоперекачивающие агрегаты поставит «Казанькомпрессормаш», главный криогенный теплообменник — «Криогенмаш» из Московской области, испарители и криогенные насосы — «Атомэнергомаш» (входит в «Росатом»), а криогенные детандеры — «Роскосмос». Запустить четвертую линию на базе российских технологий планируется в конце 2019 года. Но ее мощность составит всего 900–940 тыс. тонн в год, тогда как каждая из трех основных линий, где используется зарубежное оборудование, имеет производительность 5,5 млн тонн в год.

Однако в НОВАТЭКе уверены, что за счет использования российского оборудования можно довести стоимость сжижения газа до самого низкого в мире уровня. По его словам?? МИХЕЛЬСОНА??, стоимость сжижения газа «Ямал СПГ» должна снизиться до менее чем \$2,5/млн MBTU (британских термических единиц) с нынешних \$4.

Производители оборудования для сжижения тоже настроены оптимистично. «Опираясь на колоссальный опыт разработки и производства криогенного оборудования, «Криогенмаш» применил свой опыт и знания для создания оборудования СПГ», — говорит гендиректор ПАО «Криогенмаш» Мария Соколова. — Первый ожижитель природного газа производительностью 3 тонны СПГ в час и систему хранения суммарным объемом 1 тыс. кубометров мы изготовили еще в 1990 году». Оборудование было поставлено на Московский газоперерабатывающий завод, однако так и не было введено в эксплуатацию. Вторая жизнь для оборудования СПГ началась в середине 2000-х годов, когда ожижители природного газа стали поставлять в КНР. Всего в Китай поставлено 18 ожижителей природного газа на дроссель-эжекторном цикле производительностью от 300 кг до 3 тонн СПГ в час. Построенные на их базе малотоннажные заводы СПГ в Китае работают с метаном угольных пластов, для ожижения природного газа малодобетных месторождений, а также на газопроводах-отводах.

Производится оборудование и для российских клиентов: разработан и поставлен в Калининград ожижитель природного газа производительностью 7 тонн СПГ в час на азотном детандерном цикле, заказчиком в России поставлено около 30 систем хранения СПГ с резервуарами объемом 63, 70 и 250 кубометров. Сформирован стандартный типоряд систем хранения для малотоннажного СПГ, на базе этих резервуаров созданы системы хранения СПГ суммарным объемом до 1 тыс. кубометров (Апатиты, Калининград). «Сейчас мы изготавливаем основной криогенный теплообменник для проекта НОВАТЭКа «Арктический каскад», ведем НИОКР по разработке технологии СПГ на смешанном хладагенте по заказу ПАО «Газпром», — рассказала сопосжа Соколова.

Новый путь

Использовать российские технологии предлагается и при транспортировке СПГ с новых заводов по сжижению. НОВАТЭК уже объявил тендер на строительство арктических танкеров-тазовозов для работы на Северном морском пути в рамках проекта «Арктик СПГ». Танкеры будут производиться в Приморье судостроительным комплексом «Звезда» (принадлежит «Роснефти»). А для транспортировки СПГ в меньших объемах «Криогенмаш» создал две российские модификации полуприцепов-цистерн объемом 50 кубометров (ППЦ-50) — версию для тяжелых дорожных условий и версию, соответствующую европейским требованиям. «Для этих же целей, а также для заправки СПГ в криогенные баки автотранспортных средств и железнодорожных локомотивов, использующих СПГ в качестве моторного топлива, служит криогенный передвижной автомобильный заправщик объемом 17 кубометров, производство которого завершается в этом году», — сообщила Мария Соколова.

Мария Рыбакова

Дизелю закрыли въезд в Европу

— тенденция —

Российские переработчики нефти ближайшие десять лет собираются наращивать объемы выпуска светлых нефтепродуктов — главным образом дизельного топлива, поставляемого в основном на экспорт. Но спрос на него за рубежом может существенно снизиться после того, как войну солярке объявила Европа из-за негативного влияния на окружающую среду. Продажи дизельных автомобилей там уже упали на 8% в 2017 году, и мировые автопроизводители планируют отказаться от их производства еще до того, как Россия завершит программу модернизации своих НПЗ.

Россия в 2019 году, про прогнозу Минэнерго, может увеличить переработку нефти до 288 млн тонн. Производство бензина при этом вырастет до 43,1 млн тонн, дизельного топлива — до 80,4 млн тонн (рост на 9,9% и 4,5% соответственно к уровню 2017 года). Такую динамику обеспечивает начатая в 2011 году масштабная программа модернизации нефтеперерабатывающих заводов в РФ, которая должна завершиться до 2027 года. К 2020 году производство увеличится до 41,4 млн тонн автобензина и 90 млн тонн дизтоплива, крупнейшим потребителем которого является Европа.

На дизтопливе в Европе, по данным Ассоциации европейских производителей автомобилей, в 2016 году ездила почти половина купленных за тот год машин, хотя еще в начале 1990-х годов этот показатель не превышал 15%. С этого времени продажи дизельных автомобилей как наиболее экономичных и экологических стимулировали как власти стран ЕС, предоставляя покупателям налоговые льготы, так и компании-производители, наращивая мощность и скоростные характеристики при сохранении низкого потребления топлива.

Зеленый скандал

Но одновременно с активным ростом парка дизельных машин ужесточались экологические требования к автомобильным двигателям. Под давлением экологических организаций были приняты стандарты «Евро», которые предполагают постепенное снижение выбросов вредных веществ в атмосферу.

c14

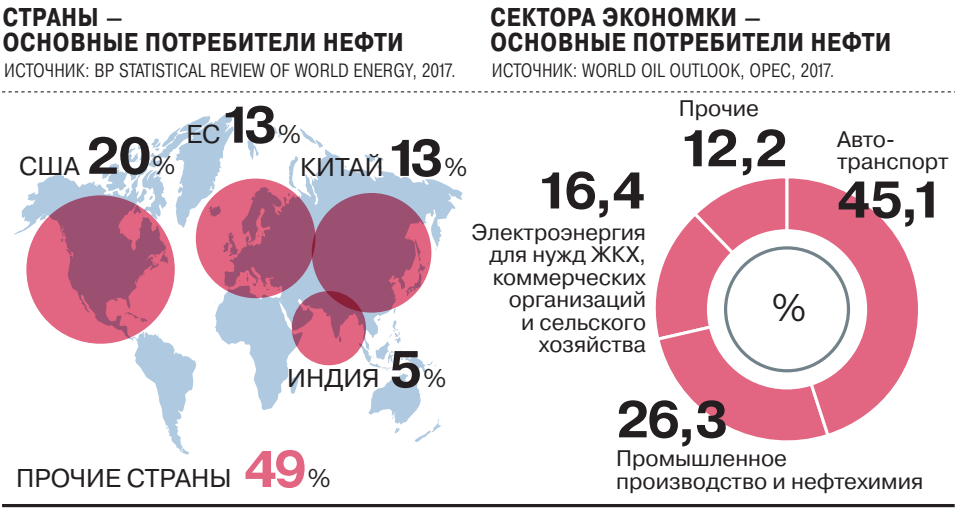
Новые рекорды цены на нефть: ожидать ли очередного пузыря?

— экспертная оценка —

Прогнозирование цен на нефть — дело неблагодарное. На сложно поддающийся оценке баланс спроса и предложения на рынке нефти, присущий определению рыночной цены, накладываются геополитические, спекулятивные, психологические факторы, влияние которых сложно оценить в краткосрочной, а тем более в долгосрочной перспективе. При этом и сама оценка баланса спроса и предложения на рынке нефти является далеко не тривиальной задачей.

Еще в 1956 году Мэрион Кинг Хабберт предсказал, что в 1970 году объем добычи в Соединенных Штатах Америки достигнет своего пика, а к середине 1990-х годов это произойдет по всему миру. Такой дефицит предложения, безусловно, породил бы стабильно высокую цену на нефть вплоть до гипотетического вытеснения углеводородов альтернативными источниками энергии. Однако рост сланцевой добычи в США, выведший эту страну в крупнейшие производители нефти в мире, одновременно с падением цены от пика в \$145 за баррель, наблюдавшегося летом 2008 года, до \$26 за баррель в январе 2016 года, казалось бы, опроверг этот серьезный научный прогноз.

Совсем недавно наследный принц Саудовской Аравии поделился своим видением ситуации: по его мнению, спрос на нефть будет расти не менее чем на 1% до 2030 года с одновременным снижением добычи и выпадением ряда производителей, в том числе России, из списка крупнейших поставщиков. В его высказывании — явная мысль о резком снижении запасов нефти в ряде стран в обозримой перспективе. Звучит как



теория Хабберта номер два. При таком сценарии текущая цена в районе \$80 за баррель может показаться потребителям цветочками. Однако прежде чем говорить о его реалистичности, необходимо понять, что вызвало постепенный рост котировок от минимума за последние пару лет.

На мой взгляд, это в первую очередь ликвидация профицита на рынке нефти, реального или мнимого, оценочно в 1–1,5 млн баррелей в день, на фоне мирового потребления, близкого к 100 млн баррелей в день. Помимо фактического сокращения добычи, предприятия ОПЕК и Россией, которое привело к сокращению текущего предложения, международные нефтяные компании, по оценкам аналитиков, уменьшили свои инвестиционные программы на сумму около \$1,5 трлн в период 2014–2017 годов, что, безусловно, повлияет и на снижение предложения в сред-

несрочной перспективе до 2025 года. Во-вторых, налицо значительные внешние и внутренние проблемы в ряде значимых стран-производителей, таких как Венесуэла и Иран, негативно влияющие на их экспортный потенциал. Уход дополнительных объемов поставок из этих стран приведет к еще большему росту цен на нефть уже в ближайшем будущем. В то же время в долгосрочной перспективе на ожидания по росту нефтяных цен влияют ряд разнонаправленных факторов.

Начнем, конечно, с некоторых тенденций, способных повлиять на уменьшение стоимости черного золота. В первую очередь речь идет о целенаправленной международной политике, а также политике регуляторов ряда стран, направленной на снижение зависимости от нефти: от глобального Парижского соглашения по изменению климата до инициатив отдельных стран по пол-

ному отказу от двигателей внутреннего сгорания. Спрос на углеводородное топливо испытывает существенное давление, которое в будущем будет только усиливаться.

Второй важный фактор — это развитие альтернативных источников энергии, таких как солнечная и ветряная энергетика, и самое важное — постепенное удешевление стоимости батарей для их сохранения. В 2017 году около 70% новых генерирующих мощностей относилось к возобновляемой энергетике.

Наконец, это растущее производство и набирающее популярность использование электромобилей. Так, Международное энергетическое агентство оценивает емкость рынка электромобилей в 50 млн штук к 2025 году и 300 млн — к 2040-му, что представляется многократным увеличением с текущих 2 млн штук. Как отмечалось выше, регуляторы ряда стран ведут целенаправленную политику на вытеснение автомобилей с двигателями внутреннего сгорания, несмотря на не всегда очевидную экономику владения электромобилями.

Однако, по данным Международного энергетического агентства, даже значимый рост парка электромобилей сократит потребление углеводородов только на 2,5 млн баррелей в день, что составляет всего около 2% текущего мирового спроса на нефть. Крайне важным позитивным фактором, потенциально способным поддержать цены в будущем, также является ожидаемый рост мировой экономики в долгосрочной перспективе, прогнозируемый на уровне до более 2% кумулятивно до 2060 года. С ростом мирового ВВП будут развиваться и отрасли, потребляющие энергоносители, такие как промышленные перевозки и нефтехимия.

Со стороны предложения ответом на неблагоприятные факторы для нефтяных компаний являются меры, направленные на поддержание инвестиционной дисциплины, в том числе оценка будущих проектов на предмет чувствительности к котировкам и принятие инвестиционных решений при условии низкой цены безубыточности активов и проектов. Также мы наблюдаем постепенную трансформацию нефтегазовых компаний в энергетические, то есть происходит диверсификация портфеля активов, включающая активное инвестирование в альтернативную энергетику. Кроме того, нефтегазовые компании уже провели значительную работу по снижению операционных и капитальных затрат в существующих проектах, снизив их точку безубыточности.

Таким образом, усваивая уроки периода низких цен, нефтяники хорошо подготовились к возможному неблагоприятному развитию событий на рынке. Случилось это, однако, как раз к тому времени, когда участники рынка получили более глубокое понимание будущих трендов, приведших к смене глубокого пессимизма в отношении будущего углеводородов к осторожному оптимизму — по крайней мере в период до 2030 года. На рынке обозначилась достаточно консолидированная позиция, что текущее ценообразование справедливо и оправданно и речь не идет ни о каком пузыре. Я разделяю этот осторожный оптимизм и, исходя из текущих рыночных факторов, рассматриваю в качестве наиболее вероятной долгосрочную цену в диапазоне от \$70 до \$80 за баррель.

Антон Усов, партнер, руководитель международной нефтегазовой практики КПМГ

нефть и газ

Регуляторы рассчитывают на индикаторы

В середине 2018 года оптовые и розничные цены на нефтепродукты достигли исторических максимумов, заставив правительство искать способы их стабилизации. Одним из шагов стало снижение акцизов, но это даст только временный эффект. Системно решить проблему, по мнению экспертов и участников рынка, можно за счет повышения объемов продаж нефтепродуктов на основной российской биржевой площадке — Санкт-Петербургской Международной Товарно-сырьевой Бирже, а также развития новых механизмов и инструментов торгов. Организованные торги могут помочь решить проблемы и в других отраслях российской экономики.

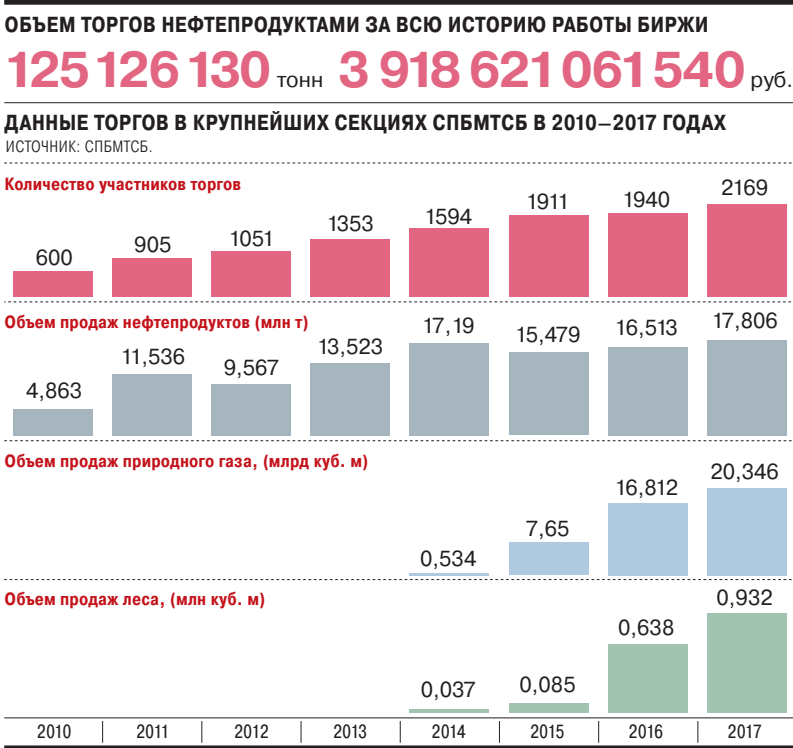
— биржевая торговля —

Оборот торгов нефтепродуктами за девять месяцев 2018 года на Санкт-Петербургской Международной Товарно-сырьевой Бирже (СПбМТСБ), которая отмечает в нынешнем году десятилетие с момента создания, вырос на 4,7%, до 14,4 млн тонн. Общие объемы торгов бензином выросли на 3,2%, до 6 млн тонн, реализация дизельного топлива — на 8,9%, до 4,8 млн тонн.

За время своего существования площадка стала важным структурным элементом в секторе сбыта нефтепродуктов. В прошлом году через биржу было продано почти 19 млн тонн нефтепродуктов — около 20% от поставок на внутренний рынок, каждая пятая тонна. Это рекордная цифра для организованных торгов в секции «Нефтепродукты» с мая 2008 года, когда была основана биржа. И она существенно выше, чем предусматривает регулирующий продажи совместный приказ Минэнерго и ФАС от 2013 года: на бирже должно продаваться 10% производимых в РФ бензина и авиакеросина, 5% дизтоплива и 2% мазута — это примерно 8 млн тонн нефтепродуктов.

Как подчеркивает президент СПбМТСБ Алексей Рыбников, «главное, что удалось сделать за десятилетнюю историю биржи,— это создать рыночные механизмы ценообразования для рынка углеводородов, сделать биржевые индикаторы признанным ориентиром, стандартом де-факто для участников торгов, рынка и регуляторов».

Для рынка нефтепродуктов важным является корректировка совместного приказа, закрепляющего нормативы биржевой реализации. В середине октября ФАС России направила в Минэнерго проект, предполагающий увеличение продаж бензина на бирже с 10% до 15%. Если предложения участников рынка и ФАС будут приняты, объемы торговли увеличатся в полтора-два раза. Эксперты биржи отмечают, что рост предложения товара через прозрачные биржевые механизмы снижает волатильность цен, поскольку потенциальный дисбаланс спроса и предложения сглаживается за счет больших объемов.



Поэтому в условиях резкого роста цен на топливо, которые достигли многолетнего пика в начале лета и с тех пор снижались лишь незначительно, многие считают увеличение продаж через биржу одним из способов остановить эту динамику. На середину октября средние биржевые цены на наиболее популярный сорт бензина Аи-95 составили 55,5 тыс. руб. за тонну.

При этом биржа совершенствует свой инструментарий. Так, с мая СПбМТСБ использует в качестве основных ценовых показателей оптового рынка нефтепродуктов территориальные индексы (рассчитываются для Европейской части России, Урала и Сибири, а также Сибири и Дальнего Востока). Они являются сводными индикаторами цен производителей на НПЗ на своем территориальном рынке нефтепродуктов. При их расчете используется только информация о ценах и объемах договоров без корректирующих коэффициентов и транспортных тарифов.

От мала до велика

Но если оптовая торговля нефтепродуктами уже является четко от-

работанным механизмом, создающим базу для ценообразования в целом в России, то другие проекты биржи только набирают обороты. В течение двух лет СПбМТСБ в пилотном режиме развивает мелкооптовую торговлю: в июле этот сегмент появился в секции «Нефтепродукты». Как отмечали на бирже, он является максимально доступным для участников с небольшими объемами реализации топлива (плата за право участия в торгах составляла 5 тыс. руб. в год). Поставка топлива тут ведется мелкими партиями (5, 10, 25 тонн), товар доставляется автомобильным транспортом.

Проект адресован небольшим топливным компаниям, коммунальным службам, малым сетям АЗС. Он охватывает 18 регионов, по итогам квартала 2018 года СПбМТСБ планирует начать торги нефтехимической продукцией производства ПАО «СИБУР Холдинг».

Продолжается совершенствование технологии торгов с участием Оператора товарных поставок —

ПАО «Транснефть». Это новый институт на рынке, запущенный в декабре 2017 года, его можно назвать также товарным депозитарием. Товар находится в хранилищах оператора (ЛПДС) и позволяет торговать фактически в спотовом режиме «поставка против платежа». Проект позволяет сократить время физической поставки товара до двух рабочих дней, упростить документооборот за счет введения торговых товарных счетов, размер лота снижен до 10 тонн.

Биржа развивает инструментарий для управления ценовыми рисками и срочного трейдинга нефтепродуктами. В июле СПбМТСБ по инициативе «Газпром Межрегионгаза» при поддержке ФАС и Банка России запустила новый поставочный фьючерс с базовой точкой ценообразования на ж/д станции Алагуват (Башкирия). Фьючерс предполагает поставку бензина Аи-92 на любую железнодорожную станцию РФ. Его котировки дадут участникам рынка нефтепродуктов точные ценовые ориентиры на три месяца вперед и позволят делать консенсус-прогнозы дальнейшего движения цен. Удобства участникам рынка добавляют освобождение от НДС перепродаж на срочном рынке и отсутствие ограничений на базисы отгрузки.

Интересный сегмент — торги на сжиженные углеводородные газы (СУГ), один из самых динамично развивающихся (рост на 48% в 2017 году). Логичным продолжением стал запуск фьючерса на СУГ, который произошел 15 октября. Так же, как и фьючерс на бензин Аи-92, контракт на СУГ создан биржей совместно с «Газпром Межрегионгазом». Этот инструмент предусматривает возможность поставки СУГ марки «пропан-бутан технический» на любую железнодорожную станцию России.

В поисках эталона

Также СПбМТСБ продолжает проект по изменению ценообразования на российскую экспортную нефть, стартовавший в ноябре 2016 года, когда были запущены торги поставочными фьючерсами на Urals (FOB Приморск). Результатом

должно стать создание прямой рыночной котировки на данный сорт, что актуально в условиях поиска новых бенчмарков на международном нефтяном рынке. Идет развитие ликвидности торгов на Urals, с момента старта их объем превысил 5,4 млн баррелей на сумму \$300 млн (в настоящее время контракты закрываются финансовыми расчетами), идет подготовка к тестовым поставкам нефти.

Одновременно ведется работа по совершенствованию российского законодательства в области налогового режима и валютного регулирования для нерезидентов, что позволит привлечь иностранных покупателей сырья на торги. К торгам планируется привлечь не только компании из Западной Европы, но и из Восточной Азии. Биржа в текущем году подписала меморандумы с Шанхайской биржей нефти и газа SHPGX и Шанхайской ассоциацией товарных деривативов SOCCA для облегчения доступа на фьючерсный рынок Urals продавцов и покупателей нефти из КНР. В планах — дальнейшее расширение линейки фьючерсов биржи за счет контрактов на нефть сорта ВСТО и экспортное дизельное топливо «Евро-5».

Не нефтью единой

Еще одним перспективным направлением является биржевая торговля газом. Первые торги состоялись в октябре 2014 года. Они проводились раз в месяц с поставкой в течение следующего месяца. Суточные торги газом были запущены в октябре 2015 года. Но, как отмечает вице-президент СПбМТСБ Антон Карпов, для формирования полноценных индикаторов на открытом биржевом рынке газа должно продаваться не менее 10% от объема поставок на внутренний рынок, то есть 45–50 млрд кубометров в год. На данный момент продаваемым через биржу объем ниже (в 2017 году — 20,3 млрд кубометров, из которых максимально возможный объем — 17,5 млрд кубометров — поставил «Газпром»).

Чтобы повысить этот уровень, по мнению руководства торговой площадки, нужно внести ряд изменений в правила и порядок поставок. В частности, осуществить гибкий переход к сокращению коридора неравномерности суточного отбора газа (+10%–20%) с его отменой в перспективе, создать равные условия транспортировки газа, поставляемого по внебиржевым и биржевым договорам, а также упростить доступ участников торгов к услугам по транспортировке газа по магистральным и распределительным

газопроводам. Активно прорабатывается вопрос нормативного закрепления объемов минимальных величин природного газа, реализуемого на бирже производителями газа, занимающими доминирующее положение на региональных рынках.

По мнению руководства биржи, развитию торговли будет способствовать запуск новых инструментов с более длинным горизонтом торговли и торгов производными финансовыми инструментами (фьючерсы, опционы).

Биржа не останавливается на достигнутом, выходит в новые сегменты — это организация торгов электроэнергией, рынок, который тесно связан с рынком газа. В текущем году на площадке уже состоялись имитационные торги электроэнергией в рамках единого электроэнергетического рынка ЕАЭС. В развитии этих рынков важную роль играет работа в Экспертном совете комитета по энергетике Госдумы, активное взаимодействие на площадке Российского газового общества и биржевом комитете ФАС. Рынки газа и электроэнергии — это возможности для масштабирования биржевой торговли из России на СНГ и ЕАЭС.

Перспективы под контролем

Стимулирующая роль государства традиционно была важной при создании и развитии биржевой торговли. И сегодня биржа — под патронажем законодательной и исполнительной власти. В декабре 2017 года указом президента утвержден национальный план развития конкуренции. В августе 2018 года эти направления были закреплены в соответствующей «дорожной карте». В документах прописано развитие всех направлений биржевой торговли: рынок нефтепродуктов, СУГ, газа, лесные торги, срочный рынок нефтепродуктов и нефти на внутреннем и экспортном рынках. Развитие организованных торгов планируется распространить на новые рынки: электроэнергетики, угля, биоресурсов, а также дикоросов — грибы, ягоды и лекарственно-техническое сырье (незаконно добытый, но весьма емкий рынок, который планируется охватить вместе с лесной торговлей).

В целом все проекты биржи отражают единую цель — справедливое и прозрачное ценообразование, общепризнанные индикаторы на стратегические товары, в первую очередь на продукцию ТЭК. Это цель, ради которой десять лет назад и была организована СПбМТСБ.

Ирина Салова

Дизелю закрыли въезд в Европу

— тенденция —

Последний, принятый в 2015 году экологический класс «Евро-6» устанавливает максимально допустимое содержание двуокиси углерода на уровне 0,5 т/км, оксидов азота — не выше 0,08 т/км. Работающим на тяжелом топливе даже самым современным двигателям соответствовать таким параметрам очень сложно. А их приведение к современным экологическим стандартам, по оценкам экспертов, повысило бы стоимость автомобилей на 20%.

В связи с этим автоконцерны пошли на крайние меры, что обернулось в сентябре 2015 года самым громким скандалом в истории автоиндустрии. Агентство по охране окружающей среды США обвинило одного из крупнейших мировых производителей, Volkswagen, в машинах при сертификации своих автомобилей на уровень экологической безопасности. Проверки показали, что на турбодизельные двигатели основных моделей группы было установлено программное обеспечение, которое занижало показатели выброса вредных веществ. При прохождении проверки бортовой компьютер включал специальный режим очистки сгоревшего топлива от вредных выбросов, в то время как при нормальной эксплуатации количество вредных газов превышало стандарты «Евро-5» в десятки раз. С 2009 года корпорация продала более 11 млн машин, снабженных программным обеспечением, позволяющим обходить действующие в США и ЕС экологические нормативы. После обнаружения обмана Volkswagen согласился выкупить дефектные автомобили или бесплатно их отремонтировать с выплатой компенсации каждому владельцу.

Авыброс и ныне там

Но крестовый поход на дизельные двигатели уже начался, и его основным лоббистом стала германская



Экологи уверяют, что даже самые современные дизельные моторы существенно превышают нормы по выбросам

неправительственная организация Deutsche Umwelthilfe (DUN), занимающаяся вопросами экологии, а главным идеологом кампании — руководителем НПО Юрген Рех.

В организации уверяют, что с 2015 года ситуация с выбросами дизельных машин не изменилась. Как сообщила DUN в сентябре, большинство автомобилей, оснащенных за последние три года новыми дизельными двигателями, отвечающими экологическому стандарту «Евро-6», выбрасывают в атмосферу столько же вредных веществ, сколько и более ранние их аналоги. С октября 2015

года НПО провела около 1,2 тыс. тестов на 110 дизельных автомобилях и обнаружила, что реальные показатели вредных выбросов многих автопроизводителей очень отличаются от заявленных.

Выход из этой ситуации, по мнению DUN, в полном запрете использования дизельных автомобилей по меньшей мере в Германии. Организация еще в 2015 году через суд потребовала от властей Штутгарта и Дюссельдорфа запретить в этих городах использование автомобилей с дизельными двигателями. Это требование пытались оспорить в судах автопроизводители и федеральные земли Баден-Вюртемберг и Северный Рейн—Вестфалия. Но в феврале 2018 года Федеральный администра-

тивный суд Германии признал действия местных властей правомерными. Суд счел, что такой шаг связан с необходимостью препятствовать увеличению вредных выбросов в атмосфере. По данным экологов, в 70 крупных городах Германии уровень оксида азота в воздухе превышает установленные в ЕС нормы, в том числе в Штутгарте — более чем вдвое.

Решать свои экологические проблемы местным властям правомочны и другие крупные города. В 2016 году на международной конференции в Мексике мэры Парижа, Мадрида, Афин и Мехико договорились к 2025 году полностью закрыть свои города для автомобилей с дизельными двигателями. Власти Парижа, как и их коллеги из Лондона, которые до этого сти-

мулировали покупку таких машин, готовы платить £10 тыс. каждому, кто сменит их на электрокар или гибрид.

Красный свет для дизеля

Введение запретов на дизельные автомобили в крупнейших городах Германии ускорило заявление еврокомиссара по вопросам экологии Кармену Веллы, который в мае сообщил о намерении подать судебные иски к Германии и еще пяти европейским странам за несоблюдение ими норм загрязнения воздуха. Власти Гамбурга закрыли два ключевых участка города для проезда легковых и грузовых дизельных автомобилей, не отвечающих современным нормам выхлопа вредных веществ. Но пока из этого правила есть много исключений, так что некоторые средства с уровнем выхлопа от «Евро-1» до «Евро-5» включительно. С 1 сентября «дизельный запрет» введен и в Брюсселе, где дизельных автомобилей около 62%. Он касается автомобилей с дизельными двигателями, зарегистрированных до 1997 года. За несоблюдение этих требований владельцев ждет штраф €350. Контролировать возраст автомобилей будут при помощи камер слежения. Однако владельцем «запрещенных» автомобилей будет разрешено пользоваться ими восемь дней в году после уплаты €35 за каждый день вождения.

С 2019 года запрет на въезд в Брюссель будет распространен на дизельные автомобили, зарегистрированные до 2006 года, и легковой транспорт на бензиновом ходу, находящийся в эксплуатации более 18 лет. До этого «экозоной» был объявлен центр Антверпена, а с 2020 года запрет на въезд дизельных автомобилей будет введен в Генте. Впрочем, потребители не стали дожидаться введения запретов и начали отказываться от покупки дизельных автомобилей сразу после «дизельгейта». По данным Jato Dynamics, в 2017 году продажи таких машин в Европе упали на 8%, а их доля на рынке в целом уже снизилась до 43,8%. Отреагировали на ограничения и автопроизводители. Итало-американский концерн Fiat Chrysler Automobiles (FCA, включает бренды Jeep, Ram, Dodge, Chrysler, Maserati, Alfa Romeo и Fiat) к 2022 году собирает полностью отказаться от производства легковых автомобилей с дизельными двигателями из-за резкого снижения спроса и быстрого роста издержек. Японский автоконцерн Toyota намерен до конца 2018 года отказаться от продажи в Европе дизельных автомобилей, а также от разработок новых силовых установок на тяжелом топливе. К 2025 году Toyota полностью прекратит выпуск машин с бензиновыми и дизельными силовыми установками, сконцентрировавшись на электрокарах. Отказываться от производства дизельных машин собираются и другие автоконцерны. В связи с этим, по прогнозу Barclays, доля автомобилей с дизельным двигателем в общем производстве автомобилей в Европе может сократиться до 27% к 2025 году с 52% в 2015 году.

Эта тенденция уже через несколько лет может создать проблемы со сбытом российского дизельного топлива в Европе, считают эксперты. Однако, отмечают они, до полного отказа от дизельных двигателей в ЕС еще очень далеко, поскольку продолжает эксплуатироваться большое количество дизельных автомобилей.

Ольга Матвеева

нефть и газ

Третий флагман

ЛУКОЙЛ начинает новый проект на Северном Каспии. На фоне естественного истощения западносибирских месторождений Каспий с каждым годом становится для России все более важным центром добычи энергоресурсов. В августе главы России, Казахстана, Ирана, Азербайджана и Туркмении наконец подписали конвенцию, определяющую правовой статус Каспийского моря, споры вокруг которого велись с 1996 года. Но и до подписания соглашения здесь уже активно работает один из основных российских производителей углеводородов — ЛУКОЙЛ, открывший в регионе десять месторождений с общими запасами свыше 7 млрд баррелей нефтяного эквивалента. Компания уже запустила в Каспийском море два флагманских проекта и сейчас готовится к реализации третьего — разработке Ракушечного месторождения. На днях глава ЛУКОЙЛа Вагит Алекперов в рамках визита в Астрахань дал старт началу строительства объектов обустройства проекта.



— проекты —

Крупнейшее постсоветское открытие

ЛУКОЙЛ с 1995 года открыл в акватории Каспийского моря десять месторождений (с учетом совместных предприятий с российскими и казахстанскими партнерами). Шесть из них — имени Владимира Филанова

верхнего строения, степень готовности которого составляет свыше 70%. Установка верхнего строения в море и ввод в эксплуатацию блок-кондуктора планируются в 2019 году.

Важно, что все объекты обустройства строятся исключительно российскими подрядчиками на астраханских верфях, что дает толчок развитию отечественного производ-

ства. Заказы ЛУКОЙЛа во многом позволили возродить и обеспечить развитие астраханскому судостроению, имеющему давние традиции.

Связать воедино

Следующий логичный этап развития Каспийской провинции — разработка Ракушечного месторождения

ния с проектным уровнем добычи 1,2 млн тонн нефти в год. Соответствующее инвестиционное решение ЛУКОЙЛ принял в июле.

Чтобы начать добычу на месторождении в 2022 году, ЛУКОЙЛ планирует построить ледостойкую стационарную платформу и платформу жилого модуля, соединенные переходной галереей. Помимо этого инфраструктура будет включать подводные межпромысловые трубопроводы и кабельные линии для соединения с ледостойкой стационарной платформой месторождения им. В. Филановского, куда будет направляться на подготовку добытая нефть. В ЛУКОЙЛе отмечали, что близость к действующим месторождениям на Каспии позволила существенно оптимизировать проект обустройства за счет использования существующей инфраструктуры для подготовки и

транспорта продукции, а также обеспечения энергоснабжения Ракушечного месторождения.

Компания уже определила подрядчика для строительства платформ: им традиционно станет российское предприятие, а объекты обустройства будут создаваться на национальных судостроительных верфях. Это существенный вклад в экономику региона, поскольку обеспеченность заказами местных производителей будет способствовать новым поступлениям в бюджет и созданию рабочих мест.

Комплексный эффект

Северный Каспий является одним из стратегических регионов ЛУКОЙЛа. Суммарные инвестиции Компании в регион на конец 2017 года составили около 300 млрд руб. Однако компания не ограничивается только добычей сырья. С учетом роста спроса на нефтехимическую продукцию также ведется комплексная переработка газа месторождений в продукцию с высокой добавленной стоимостью на

базе нефтегазохимического комплекса «Ставролен» в Буденновске. «Мы бы хотели, имея уникальный нефтехимический комплекс, расширить его и создать там производство продукции из природного газа», — рассказывал о планах Вагит Алекперов.

В 2016 году здесь была построена газоперерабатывающая установка мощностью 2,2 млрд куб. м в год.

Ракушечное месторождение станет третьим проектом ЛУКОЙЛа на Каспии

производства пластиков и другой нефтехимической продукции.

Компания также рассматривает возможность создания в Буденновске газохимического комплекса по производству минеральных удобрений (карбамида). Как сообщал в феврале

Открытие ЛУКОЙЛом нескольких крупных месторождений позволили говорить о Северном Каспии как о новой нефтегазовой провинции России

ского, имени Юрия Корчагина, имени Юрия Кувыкина, Хвалынского, Ракушечное, 170-й км — являются крупными многопластовыми. Такие характеристики позволили заявить, что ЛУКОЙЛ открыл на Каспии новую перспективную нефтегазоносную провинцию — одну из крупнейших в постсоветском периоде — с запасами свыше 7 млрд баррелей нефтяного эквивалента. Президент ЛУКОЙЛа Вагит Алекперов рассказывал, что Север Каспия до этих открытий не считался перспективным: «Мы открыли целую провинцию на собственный риск и за собственные деньги».

Первый успех пришел к ЛУКОЙЛу в 2000 году, через несколько лет после начала поисков. Было открыто месторождение, впоследствии получившее имя нефтяника Юрия Корчагина. Промышленную добычу на нем компания начала спустя десять лет, вложив в освоение уже около 100 млрд руб. Накопленная добыча на месторождении за восемь лет эксплуатации превысила 8,5 млн тонн нефти. Месторождение стало базой для комплексной разработки других залежей каспийского шельфа, объединенных общей транспортной инфраструктурой и береговыми сооружениями.

В конце июля нынешнего года ЛУКОЙЛ запустил вторую фазу реализации проекта, завершив бурение первой добывающей скважины на блок-кондукторе (малогабаритная морская ледостойкая стационарная платформа) месторождения имени Юрия Корчагина. Это позволило вовлечь в разработку восточную часть месторождения. Чтобы повысить эффективность работы скважин, компания применяет систему нижнего заканчивания с многопозиционными клапанами контроля притока. Продолжается бурение и на первой очереди, где ведется строительство боковых стволов скважин. Изолированные стволы позволят добывать нефть раздельно из основного и бокового стволов и тем самым увеличить коэффициент извлечения углеводородов. Все это должно продлить полку добычи на месторождении, отмечали в ЛУКОЙЛе.

Крупнейшее открытие в российском секторе Каспийского моря — месторождение им. Владимира Филановского с извлекаемыми запасами нефти 129 млн тонн и газа 30 млрд куб. м. С момента запуска месторождения в 2016 году накопленная добыча на нем превысила 10 млн тонн, суточная добыча со второго квартала 2018 года находится на проектном уровне — 6 млн тонн в год. Сейчас компания ведет обустройство третьей очереди разработки месторождения: в августе было установлено в море опорное основание блок-кондуктора. Ведутся работы по монтажу

ва. Заказы ЛУКОЙЛа во многом позволили возродить и обеспечить развитие астраханскому судостроению, имеющему давние традиции.

Связать воедино

Следующий логичный этап развития Каспийской провинции — разработка Ракушечного месторождения

ния с проектным уровнем добычи 1,2 млн тонн нефти в год. Соответствующее инвестиционное решение ЛУКОЙЛ принял в июле.

Чтобы начать добычу на месторождении в 2022 году, ЛУКОЙЛ планирует построить ледостойкую стационарную платформу и платформу жилого модуля, соединенные переходной галереей. Помимо этого инфраструктура будет включать подводные межпромысловые трубопроводы и кабельные линии для соединения с ледостойкой стационарной платформой месторождения им. В. Филановского, куда будет направляться на подготовку добытая нефть. В ЛУКОЙЛе отмечали, что близость к действующим месторождениям на Каспии позволила существенно оптимизировать проект обустройства за счет использования существующей инфраструктуры для подготовки и

транспорта продукции, а также обеспечения энергоснабжения Ракушечного месторождения.

Компания уже определила подрядчика для строительства платформ: им традиционно станет российское предприятие, а объекты обустройства будут создаваться на национальных судостроительных верфях. Это существенный вклад в экономику региона, поскольку обеспеченность заказами местных производителей будет способствовать новым поступлениям в бюджет и созданию рабочих мест.

Комплексный эффект

Северный Каспий является одним из стратегических регионов ЛУКОЙЛа. Суммарные инвестиции Компании в регион на конец 2017 года составили около 300 млрд руб. Однако компания не ограничивается только добычей сырья. С учетом роста спроса на нефтехимическую продукцию также ведется комплексная переработка газа месторождений в продукцию с высокой добавленной стоимостью на

базе нефтегазохимического комплекса «Ставролен» в Буденновске. «Мы бы хотели, имея уникальный нефтехимический комплекс, расширить его и создать там производство продукции из природного газа», — рассказывал о планах Вагит Алекперов.

В 2016 году здесь была построена газоперерабатывающая установка мощностью 2,2 млрд куб. м в год.

Разработка Ракушечного месторождения с проектным уровнем добычи 1,2 млн тонн нефти в год станет логичным продолжением развития Каспийской провинции

Она производит отбензиненный газ, поставляемый на Буденновскую ТЭЦ ЛУКОЙЛа и в единую газотранспортную систему России. Помимо газа установка вырабатывает широкую фракцию легких углеводородов, которая используется в качестве сырья на «Ставролене» для

Вагит Алекперов, реализация проекта даст возможности для развития такого региона, как юг Ставропольского края, где не хватает рабочих мест. «На комплексе смогут работать 600 человек, а строителей — более 3 тыс.», — сказал тогда Вагит Алекперов.

Ирина Салова



Новые морские месторождения позволяют компенсировать снижение добычи в Западной Сибири

нефть и газ

«Для нормальной ценовой конкуренции товара должно быть больше»

Вопрос роста цен на топливо в России остро стоит перед правительством и производителями уже несколько месяцев. Несмотря на уступки государства, стоимость нефтепродуктов продолжает расти, а попытки ручного регулирования отрасли заходят в тупик. О том, нужна ли низкая цена на бензин, чем помогают рынку биржевые торги топливом и как реально изменить ситуацию, „Ъ“ рассказал генеральный директор некоммерческого партнерства «Совет по товарным рынкам» **Илья Мороз**.

— первые лица —

— Ситуацию на российском рынке нефтепродуктов можно считать критической. Виноват только налоговый маневр или есть другие причины?

— Текущая невероятно тяжелая ситуация на рынке нефтепродуктов predetermined целью событий, которые уходят корнями в то время, когда начался процесс централизации и огосударствления бизнеса. 15 лет назад существовал настоящий рынок нефтепродуктов, который формировал по-настоящему прозрачное ценообразование и транслировал его на все регионы страны. В то время одним из крупных центров независимой переработки была Уфимская группа (Уфимский НПЗ, «Новоил» и «Уфанефтехим», в 2009 году вошли в «Башнефть»). НПЗ перерабатывали нефть большого количества производителей на условиях процессинга. Нефтепродукты реализовывали во многих регионах России, и, если кто-то из доминирующих нефтяных компаний пытался необоснованно повысить цены на них, независимые переработчики могли поставить более дешевое топливо, вынуждая других игроков снижать его стоимость.

Но затем начался процесс олигополизации рынка. Первым шагом стало объединение уфимских заводов под управлением «Башнефти». Следующим этапом было поглощение ТНК-ВР — крупной компании, которая была пропитана рыночной идеологией (в 2013 году ее купила «Роснефть»). Потом перестала существовать как независимый переработчик «Башнефть» (вошла в «Роснефть» в 2016 году). И это только видимые части айсберга, которые жестко формируют распределение сил на нашем рынке. Сегодня фактически правила игры на рынке нефтепродуктов определяют «Роснефть», «Газпром нефть» и ЛУКОЙЛ. По факту «Роснефть» сейчас консолидирует около половины всего топливного рынка. Это, конечно, не монополия, но, обладая такой долей присутствия, компания в состоянии очень серьезно влиять на рынок. А в целом доля присутствия доминирующих компаний на рынке превышает 75%. В условиях подобной централизации спасением для рыночных механизмов и формирования прозрачных рыночных индикаторов и поддержания конкурентного уровня цен на нефтепродукты является организованная торговая площадка, работающая по прозрачным правилам.

В целом с этой ролью справляется Санкт-Петербургская международная товарно-сырьевая биржа. Но правила, по которым работает биржа, не успевают за трансформациями, происходящими на рынке, и требуют приведения их к сегодняшним реалиям. Например, нормативы продаж нефтепродуктов на бирже, которые действуют сегодня, были сформированы и утверждены Совместным приказом ФАС и Минэнерго еще в 2013 году.

За прошедшие с того момента пять лет ситуация кардинально изменилась, начиная с поглощения независимых переработчиков и заканчивая присоединением Крыма в 2014 году, что привело, с одной стороны, к сокращению уровня конкуренции, а с другой — к заметному дополнительному спросу на нефтепродукты. Количество покупателей на торговой площадке выросло, в то время как нормативы обязательных биржевых продаж нефтепродуктов остались прежними. И теперь доминирующие игроки — нефтяные компании — могут, формально не нарушая законодательства, реализовывать на бирже минимальные объемы нефтепродуктов, но на эти нефтепродукты существует выросший за эти годы спрос! И покупатели начинают буквально драться за эти объемы! А это, в свою очередь, вызывает рост цен.

А для нормальной ценовой конкуренции товара должно быть больше — это простейший закон рынка. Это понимают регуляторы в лице ФАС и Минэнерго, но почему-то ничего не могут с этой ситуацией поделать. Лобби доминирующих нефтекомпаний очень сильно... Ярким примером может служить прямое поручение вице-премьера Дмитрия Козака

увеличить биржевые продажи на 3% по сравнению с предыдущим годом. По факту нефтяные компании игнорируют это поручение.

— Если в секторе добычи и переработки больше нет конкуренции, осталась ли она в сфере сбыта?

— Номинально вертикально интегрированным компаниям (ВИНК) в России принадлежит всего 40% рынка, но с учетом объемов пролива по факту на них приходится более 70% продаваемых нефтепродуктов. В регионах ситуация может доходить до того, что одной крупной компании может принадлежать до 90% местного рынка. Так что, если мы говорим о состоянии конкуренции в секторе продаж топлива, то оно довольно печальное: независимый бизнес, к сожалению, умирает. Это происходит из-за сложившейся олигопольной модели рынка, отсутствия рыночной конкуренции в оптовых продажах и регулирования государством ценообразования в рознице. ФАС напрямую требует от розничных продавцов, чтобы их цены на стеллах АЗС не превышали уровень инфляции в 4%. Однако при этом цена закупки топлива на бирже за последние несколько месяцев выросла на 40%. При таком ценовом диспаритете закупочная стоимость топлива для независимых АЗС (с учетом издержек) выше цены, по которой они продают топливо на своих заправках! ВИНК находятся в такой же ситуации, но они могут компенсировать потери в рознице за счет добычи и экспорта нефти, а также же монетарной политики государства, ослабившей рубль. И в этой ситуации нефтекомпаниям гораздо выгоднее отправить свою продукцию на экспорт, где она дороже. Государство идет на уступки и создает механизмы компенсации для того, чтобы нефтепродукты оставались на более дешевом по сравнению с мировыми внутреннем рынке, но эти компенсации касаются только ВИНК, поэтому возникает вопрос: а как в этой ситуации будут выживать независимые сбытовые сети?

— Сколько сейчас производят независимые нефтекомпании?

— Порядка 2 млн тонн в месяц, и это в общем масштабе рынка довольно серьезный объем. Проблема в том, что государство за счет реализации налогового маневра убивает эти мини-НПЗ. Большинство из них работает по устаревшим технологиям, средств на осуществление модернизации у них нет — их производственная схема, как правило, предполагает выпуск порядка 50% хорошего мазута и разных нефтепродуктовых фракций, в том числе некоторого количества моторного топлива, зачастую не относящегося к К5, так как вторичных процессов в переработке у таких предприятий нет. Эти мини-НПЗ не в состоянии выжить из-за акцизной политики, в рамках которой ставка зависит от качества товара, поэтому экономика у таких НПЗ в условиях налогового маневра отрицательная. Если не будут приняты определенные меры и введены некоторые исключения, то они неизбежно уйдут с рынка.

— А нужны ли вообще независимые сбыты, если крупные сети гарантируют низкую цену и качество топлива?

— Вы сейчас говорите про модель плановой экономики. Но давайте посмотрим на опыт зарубежных стран: там каждый занимается тем, в чем он профессионален. Компании сегмента upstream сосредоточены на добыче, увеличивают объемы, инвестируют в новые технологии. Перерабатывающий сегмент развивает производство нефтепродуктов, оптимизирует затраты, формирует оптимальную корзину продуктов... В сегменте реализации сосредоточены те, кто специализируется на маркетинге нефтепродуктов и их логистике — здесь присутствует множество игроков, которые конкурируют не только по цене, но и по набору услуг и их качеству. Если же в каждой из этих цепочек мы убиваем конкуренцию, то получим в конечном итоге Советский Союз в худших проявлениях. Конкурентная среда вынуждает частные компании инвестировать, чтобы быть эффективными, предоставлять больше сервиса и привлекать клиентов.



РИС-СЕРВИС СЕТА

— Но у частных часто возникают проблемы с качеством бензина.

— Да, конечно, есть мошенники, которые продают контрафактное топливо, недоливают топливо в бак. Но необходимо понимать, что частный бизнес — это порой как собственный ребенок и люди, которые решились его развивать, вложили душу и деньги, планируют жить им и завтра — такой участник не может себе позволить реализовывать некачественное топливо. А своей репутацией независимые продавцы дорожат гораздо больше, чем крупные компании. Было бы легче, если бы мы вернулись к модели, когда активно работал сегмент независимой переработки — в этом случае ожил бы рынок сырой нефти вместе с небольшими компаниями, которые умеют эффективно разрабатывать маленькие месторождения, не выходящие для разработки крупным нефтяным компаниям.

— Можно ли рассматривать сложившуюся ситуацию как переходный этап или это тупик?

— Сейчас государство находится между молотом и наковальней: с одной стороны, население, которое не в состоянии платить мировую (довольно высокую) цену за топливо, а с другой — необходимость пополнять бюджет и поддерживать нефтяников, этот бюджет наполняющих. Поэтому мы вынуждены экстренно латать там, где больше течет. Но реальная проблема в неэффективности всей системы: невозможность формировать рыночные цены в одном сегменте рынка, а в другом вводить ручное управление, трудно развивать конкуренцию, но при этом поддерживать узкую прослойку крупных доминирующих компаний. Так что нужно заниматься первопричинами такого перекоса — принимать волевые решения будет тяжело, но вечно балансировать не получится.

— Получается, пока единственный вариант — снижать налоги, которые сейчас составляют 70% в цене на топливо?

— Это было бы правильно. Ведь когда утверждался налоговый маневр, никто не предполагал, что введут санкции, что будет такая ситуация с мировой нефтяной конъюнктурой, такое соотношение рубля к доллару и так далее. Макроэкономическая ситуация стала другой, и эффект от маневра тоже поменялся — в худшую сторону для всего рынка. Но можно идти к решению небольшими шагами, и у нас есть целый ряд предложений, и как это сделать, но мы сталкиваемся с интересами больших игроков, так что нам тоже нужны союзники. Для реализации наших предложений мы активно взаимодействуем с ЦБ, «Деловой Россией», Госдумой, Агентством стратегических инициатив.

— Что конкретно вы предлагаете?

— Сейчас главный инструмент для создания конкуренции — биржа, но необходимо актуализировать правила ее деятельности, чтобы привести в соответствие с нынешними рыночными реалиями. Например, на конечную цену продукта положительно повлияет снижение транзакционных издержек, поэтому необходимо снизить тарифы биржи — сегодня они привязаны к цене продукта и составляют 0,6% с проданной тонны. Эти тарифы формировались тогда, когда цена на топливо была порядка 20 тыс. руб. за тонну, а объем торгов совсем небольшим. Но теперь стоимость нефтепродуктов выросла до 50 тыс. руб., а оборот — около 3–4 млрд руб.

ежедневно. То есть если раньше нагрузка была условно 40 руб. на тонну, то сегодня уже больше 100 руб.

Еще одна мера, которую мы предлагаем, — это развитие более гибких финансовых инструментов. Сегодня система работает так: покупатель платит поставщику предоплату, деньги направляются в клиринговую компанию, обеспечивающую контроль рисков и исполнение сделок, но по факту средства транзитом отправляются продавцу. При этом товар еще даже не произведен. И когда он появится, крупная нефтяная компания сначала отгрузит его своим сбытовым подразделениям, а уж потом независимым компаниям. Мы предлагаем систему использования покрытых аккредитивов, что снижает риски неполучения товара для независимых компаний. При этом производитель, не получив предоплату, будет мотивирован отгрузить товар как можно быстрее. Кроме того, участники рынка смогут получить банковский процент на денежные средства, которые лежат в клиринге в качестве гарантии оплаты за приобретенный товар. Объем операций на бирже составляет порядка 80 млрд руб. в месяц, и 5,0–5,5% годовых на этот объем — колоссальные деньги, которыми независимые покупатели фактически дотируют нефтяников!

Также мы много лет говорим о равном доступе к инфраструктуре. Существует два основных способа поставок биржевых партий нефтепродуктов — по железной дороге и трубопроводным транспортом (который на 1,5 тыс. руб./т дешевле ж/д). Но сегодня нефтяные компании не продают на бирже ни капли нефтепродуктов через нефтепродуктопровод, направляя все эти объемы собственным сбытовым структурам. Мы же предлагаем отвязать товар от способа транспортировки: на бирже должно продаваться топливо, а каким образом оно будет доставлено потребителю — это его собственный выбор.

— Но если все выберут трубу — места там не хватит.

— Разумеется, все не влезет, поэтому нефтекомпаниям придется подвигаться. Они не повезут все 100 единиц товара на собственное подразделение, а отдадут половину независимым участникам. А то, что не получилось отправить трубой, производитель повезет железной дорогой. И тогда купленные на бирже нефтепродукты будут доставлены конечным потребителям с использованием более дешевого транспорта и реализованы по более низким ценам.

— Чтобы ценообразование на бирже вернулось в рыночное русло, насколько нужно увеличить объемы?

— По нашим расчетам, по автомобильным бензинам нужно поднимать нормативы как минимум с 10% до 20%, по дизельному топливу — с 5% до 10%. Этих цифр будет достаточно для того, чтобы сбалансировать оптовый рынок и цены. Мы предлагаем — и нам кажется, что это предложение обеспечивает конкуренцию и равнодоступность, чтобы все участники биржевого рынка покупали нефтепродукты на общих основаниях.

Процесс согласования этих изменений идет крайне медленно, и нефтекомпаниям эффективно сопротивляются наступлению на свои возможности дирижировать ценообразованием. Очень большие надежды возлагаем на правительство в этом вопросе, потому что, если предложение на бирже не увеличится, потребители не смогут сформировать запасы то-

плива и обеспечить надежный фундамент для развития своих бизнесов.

— То есть, если выставить на торги в два раза больше топлива, цена гарантированно пойдет вниз?

— Разумеется. Речь о том, что необходимо обеспечить в первую очередь спрос на внутреннем рынке. Это будет невыгодно поставщикам, которые могли бы экспортировать топливо за рубеж и получить большую прибыль. Но это заставит их повышать эффективность, снижать издержки, для того чтобы конкурировать с независимыми. Если большие объемы будут продаваться на бирже — почему бы сюда не прийти государственными корпорациям, таким как РЖД и МВД, которые сейчас покупают топливо по прямым контрактам и явно за него переплачивают?

— Насколько реально добиться повышения нормативов продаж в ближайшее время в два раза от текущего уровня?

— Пока регуляторы говорят о том, что вся инфраструктура созрела для увеличения с 10% до 15% по бензину и с 5% до 7,5% по дизелю. Сам вектор, конечно, правильный, но, с нашей точки зрения, это полумера: при таких объемах цена все равно будет подвержена манипулированию со стороны нефтяных компаний.

— С учетом текущего netback обеспечен ли внутренний рынок топливом?

— Последние годы государство стимулировало развитие переработки. И владельцы НПЗ проделали титаническую работу, так что на сегодняшний день объемы производства сильно превышают потребности внутреннего рынка. Трагедия в том, что из-за ручного регулирования рынка эти мощности не задействованы, а нефтекомпаниям выгодно остановить переработку, например, на очередной ремонт. Ведь если тебя заставляют продавать дешево и не компенсируют потери, то зачем производить? Проще экспортировать сырую нефть и получить деньги вместо неэффективной торговли топливом.

— В ЕС переработка, несмотря на конкуренцию, традиционно низкомаржинальна. Но чем рынок Европы отличается от российского?

— У них есть конкуренция в области переработки, на крупнооптовом рынке, на мелкооптовом рынке и в рознице — в каждом звене топливного рынка. В Европе отстроена эффективная структура ценообразования: есть специализированные агентства, отработанный механизм фьючерсных контрактов, который позволяет игрокам подстраховаться на случай изменения цены. Если у меня есть контракт, то топливо гарантированно придет и оно будет определенного, стандартного качества. Все просто и понятно, не надо вмешиваться, управлять вручную и созваниваться с руководителями крупных компаний. Помимо этого отличается сам подход к продажам нефтепродуктов и потребителю. У нас нет такого сервиса, как в ЕС, потому что нет конкуренции.

— Если бы у нас был условный Platts, это бы помогло?

— Мы не можем себе позволить Platts: у нас не настолько развиты рыночные механизмы и нет большого количества игроков в топливном секторе. Это впитывается десятилетиями. Поскольку мы жили в Советском Союзе при плановой экономике, а потом переключались в олигополию, мы не можем взять европейские модели, распространить их на себя и завтра поставить цену 100 руб. за литр

бензина. И пока существующая система продаж через биржу — единственный выход. Можно биржу настроить таким образом, что ценообразование будет рыночное, если поднять нормативы продаж. А пока нефтекомпания, сокращая поставки на рынок без нарушения правил торгов, могут задирает цены.

— Но и вас как трейдеров систематически обвиняют в завышении цены.

— Да, к сожалению, независимых трейдеров очень часто обвиняют, что они скупают объемы у нефтяных компаний, потом их перепродают, разгоняя цены. Как правило, с такими обвинениями выступают далекие от рынка люди либо представители нефтяных компаний, имеющие задачу отвести от себя обвинения в недостаточном предложении товара на бирже. Профессиональные участники рынка приобретают товар для удовлетворения реальных заявок тысяч конечных потребителей. Представьте себе, что все они самостоятельно придут на биржу — цена вообще улетит в космос!

Цену на бирже могут поднять крупные промышленные потребители, которым нефтяные компании по каким бы то ни было причинам отказали в поставках по прямым договорам. Они выходят на биржу самостоятельно и, будучи в безвыходной ситуации, готовы заплатить любую цену за товар. В их структуру затрат те плюс 2 тыс. руб., которые они переплатят на тонну нефтепродуктов, растворяются, а цена рынка такой рост оптовой цены — гигантские деньги. Есть, конечно, отпегтые спекулянты, которые могут воспользоваться конъюнктурой, но крупные участники рынка дорожат своей репутацией и клиентами и никогда не позволят себе подобного поведения.

— Вы же не будете отрицать, что можете заработать на рынке, перепродавая объемы? Вас недавно проверял ФАС.

— У компании железобетонное правило: если клиент до торгов прислал заявку, ему приобретается товар по рынку, и компания на этом не зарабатывает ничего, кроме своей стандартной комиссии. В то же время если мы видим, что на бирже есть спрос по привлекательной цене, а у нас есть объем, которым мы в состоянии его удовлетворить, не нарушив обязательств по поставке перед другими клиентами, то такой спрос удовлетворяется. При этом продажи всегда осуществляются по рыночной цене, без накруток. В отличие от нефтекомпаний, независимые профессиональные участники рынка никогда не ставят цену предложения выше цен спроса. Почти три месяца ФАС проводила проверку соответствия работы компании антимонопольному законодательству. По итогу проверки с нас были сняты все подозрения.

— Россия еще заканчивает модернизацию НПЗ, наращивая выпуск дизеля, а главный потребитель Европа уже намерена перейти на зеленые виды топлива. Что будет с топливным рынком РФ, если на экспорт не будет спроса?

— Прямо сейчас этого не произойдет, но наступит момент, когда будет снижаться потребление углеводородов. Вопрос лишь в том, когда будут внедрены прорывные водородные или солнечные технологии. В базовом виде они уже есть, но инфраструктура для их использования и обслуживания довольно дорога и недостаточна. Но технологии очень быстро совершенствуются и то, что было немислимое еще пять лет назад, теперь норма. Так, КПД солнечных батарей растет, а себестоимость производства снижается. Конечно, пока альтернативная энергетика не может конкурировать с атомной или гидроэлектростанцией, но мы видим движение в эту сторону. Автомобильные двигатели становятся более экономичными, все чаще устанавливаются гибридные моторы. Времени на то, чтобы сменить весь парк, уйдет очень много — 10–20 лет, но на самом деле они пролетят мгновенно. Так что перспектива столкнуться с проблемой отсутствия спроса на российский дизель вполне обозрима.

— То есть после того как ЕС перестанет на водородные двигатели, Россия снова будет ее догонять, так как сейчас не вкладывает в развитие альтернативной энергетики?

— Так уверенно утверждать нельзя — мы не знаем, как будет развиваться наука. Но, если бы государство инвестировало не в оборону и трубопроводы, которые через 15 лет будут не нужны, а в науку и технологии, это было бы в миллиарды раз эффективнее. Технологии гораздо больше приносят бенефитов, чем сырье. Но, чтобы получить результаты, нужно много и долго инвестировать.

Интервью взяла Ольга Матвеева

нефть и газ

Беспошлинный компромисс

Нефтегазовый вопрос можно считать ключевым в отношениях России и Белоруссии. Странам регулярно приходится искать взаимоприемлемые решения проблем, возникающих в этой сфере. В последние несколько месяцев в отношениях Москвы и Минска росло напряжение из-за намерения России прекратить беспошлинный экспорт нефтепродуктов в Белоруссию. В конце сентября в Сочи президенты РФ и Белоруссии пришли к компромиссу, конфликт был урегулирован. Но он может разгореться снова в любой момент: стороны начинают обсуждение компенсации Белоруссии потерь от налогового маневра в РФ.

— партнерство —

Нефтепродуктоповод

О том, что Россия собирается с четвертого квартала текущего года ограничить беспошлинные поставки нефтепродуктов и сжиженных углеводородных газов (СУГ) Белоруссии, в начале августа сообщило агентство Reuters со ссылкой на протокол изменений к двустороннему межправительственному соглашению и пояснительную записку «Белнефтехима». Из пояснительной записки следовало, что основная причина сокращения поставок — потери российского бюджета в условиях увеличения объема вывоза нефтепродуктов.

Чуть позже министр энергетики РФ Александр Новак открыто высказался о нецелесообразности российских поставок топлива в союзную республику. «В целом предусмотрены индикативным балансом нулевые цифры по поставкам нефтепродуктов из России в Беларусь, потому что Белоруссия обеспечивает себя полностью за счет переработки российской нефти собственными нефтепродуктами. В этой связи экономической целесообразности в том, чтобы поставлять российские нефтепродукты Белоруссии, нет», — сообщил он журналистам.

Самостоятельно Белоруссия добывает, по разным оценкам, всего около 1,5 млн тонн нефти в год. Поэтому поставки российского сырья ей жизненно необходимы. Ежегодный экспорт нефти из России в сопредельную страну может достигать 24 млн тонн, что существенно превышает ее внутренние потребности, которые оцениваются примерно в 5–6 млн тонн в год. Зато остальное сырье перерабатывается на белорусских заводах и нефтепродукты вывозятся за границу. Такой топливный экспорт составляет значительную часть доходов белорусского бюджета. Поэтому для Минска с его нежизнеспособной экономикой поставки российской нефти чрезвычайно важны.

В прошлом году Россия фактически поставила в Белоруссию 18 млн тонн, на текущий год объем поста-

вок определен такой же. При этом в рамках единого таможенного пространства эти поставки не облагаются пошлинами. Кроме того, несмотря на наличие своих достаточно серьезных мощностей по переработке нефти, Белоруссия импортирует и российские нефтепродукты. И импорт этот в последние годы рос. По данным Белстата, за первые пять месяцев 2018 года Белоруссия импортировала из России нефтепродуктов на \$677,6 млн, что вдвое больше уровня аналогичного периода 2017 года.

Поскольку в соответствии с межправительственными соглашениями от 2017 года Белоруссия может импортировать из РФ 24 млн тонн нефти в год для переработки, а фактически ввозит 18 млн тонн, тогда стороны договорились, что экспортные пошлины на остальные 6 млн тонн будут направляться в белорусский бюджет. Александр Лукашенко назвал такую схему «перетаможкой». А так как Белоруссия покупает российскую нефть без экспортных пошлин, это позволяет Минску существенно увеличить доходы от экспорта нефтепродуктов.

Поэтому неудивительно, что, когда появилась информация о том, что Россия собирается ограничить беспошлинные поставки Белоруссии нефтепродуктов и СУГ, Александр Лукашенко раскритиковал действия Москвы в отношении братской республики. В частности, белорусский президент обвинял Москву в том, что она не выполняет обязательства в рамках Евразийского экономического союза и выдвигает к Белоруссии требования как к «васалу». «У нас сейчас тяжелый период: россияне ведут себя варварски по отношению к нам, публично об этом говорю», — заявил Александр Лукашенко.

Напомним, история беспошлинных поставок в Белоруссию российских нефтепродуктов началась с подписания пакета соглашений о создании Единого экономического пространства (ЕЭП) — одного из этапов реализации евразийского интеграционного проекта. Соглашения были заключены 9 декабря 2010 года. В



Споры России и Белоруссии по энергетическим вопросам возникают несколько раз в год

результате Белоруссии была обещана отмена пошлины на нефть и нефтепродукты за год до старта ЕЭП — с 1 января 2011 года, если к этому времени Минск ратифицирует пакет соглашений по ЕЭП.

В последние месяцы отношения между Москвой и Минском накалялись. Было из-за чего: Россия начала процесс завершения налогового маневра в нефтяной отрасли, в ходе которого к 2024 году будут отменены экспортные пошлины на нефть, а это предполагает поставку нефти Белоруссии по мировым ценам. К тому же Александр Лукашенко рассчитывал на снижение цены на газ из России до внутрироссийского уровня.

При этом профильные министерства в России были настроены на прекращение реэкспортных поставок решительно, отмечая, что из-за беспошлинных поставок нефтепродуктов в Белоруссию российский бюджет в 2017 году потерял 10 млрд руб. и примерно столько же — в первом полугодии текущего года.

Высокие отношения

Но скандал потерял остроту, когда президенты двух стран встретились в Сочи. По окончании встречи стало известно, что Москва смягчила свою позицию в отношении поставок нефтепродуктов: белорусский президент объявил, что Белоруссия и Россия выработали варианты решения вопросов с «перетаможкой» и поставкой темных нефтепродуктов.

«Самый главный вопрос, который обсуждался, был связан с возвратом денежных средств от „перетаможки“ сырой нефти в белорусский бюджет. А также вопрос переработки в Беларуси темных нефтепродуктов, к примеру мазута, который покупался нашими компаниями у российских, перерабатывался, а нефтепродукты реализовывались на белорусском и зарубежных рынках», — отметил президент РБ.

В этом вопросе Минск пошел на уступки. Стороны зафиксировали нулевые индикативные балансы по поставкам темных нефтепродуктов до конца 2019 года, что означает, что РФ не будет поставлять в Белоруссию темные нефтепродукты до 2020 года. Как пояснял Александр Новак, протокол предусматривает также за-

прет на поставки бензина и дизельного топлива, с тем чтобы сохранить пропорции и доходы бюджетов в соответствии с ранее запланированными показателями. В обмен на эти уступки Минск рассчитывает на компенсацию потерь белорусского бюджета из-за российского налогового маневра. Консультации Россия и Белоруссия начнут 1 ноября.

При этом Белоруссия в октябре получила \$263 млн в рамках «перетаможки» нефти, задержанные Россией с июля. К тому же, как сообщил 20 октября первый вице-премьер, министр финансов РФ Антон Силуанов, РФ закладывает в бюджет 2018 года перечисление Белоруссии дополнительно 27 млрд руб. экспортных пошлин из-за роста цен на нефть.

По мнению заместителя директора аналитического департамента компании «Альпари» Анны Кокориной, вряд ли выпадающие доходы российского бюджета, на которые ссылался Александр Новак, являются основной причиной обострения отношений между Россией и Белоруссией. Она считает, что потеря российским бюджетом примерно 12 млрд руб. из-за беспошлинных поставок Белоруссии не является критической. Главная причина в том, что Россия не получает от Белоруссии той геополитической лояльности, которой от нее ждет. При этом, поскольку емкость внутреннего рынка Белоруссии составляет 6–7 млн тонн нефтепродуктов, основной объем поставляется на украинский рынок. «Вследствие того, что сейчас в Украине остановлены многие НПЗ, Белоруссия продает Украине нефтепродукты по завышенной цене. Минску такая торговля сегодня очень выгодна», — говорит эксперт.

Москва и в дальнейшем в той или иной мере будет делать уступки Белоруссии, продолжая беспошлинные поставки нефтепродуктов, полагает Анна Кокорина. «Лукашенко старается только в интересах своей страны, и он понимает, что из бывших стран СНГ у России осталось не так много союзников. И он этим пользуется и будет пытаться и дальше выбивать дополнительные преференции для своей экономики», — заключает она.

Эксперт-аналитик компании «Финам» Алексей Калачев уверен, что Россия использует ограничения поставок нефти как рычаг давления по вопросам долгов Белоруссии за поставляемый газ и при торге о цене поставок.

Что касается перспектив отношений двух стран, Алексей Калачев считает, что, поскольку у России и Белоруссии, кроме друг друга, не так много близких союзников, «наши страны обречены на поиск взаимоприемлемых решений по спорным вопросам, в том числе в нефтегазовой сфере. Как и в прошлые годы, после торга за собственные интересы стороны неизбежно придут к компромиссу, который каждая выдаст за свою победу. Такова политика».

Константин Анохин

Победы с привкусом поражений

— диверсификация —

Европейские страны стремятся уменьшить свою зависимость и в будущем откажутся от российского газа. Они инвестируют огромные средства в возобновляемые источники энергии и закупают более дорогой сжиженный газ в США. Но, по мнению экспертов, Россия еще может в перспективе сохранить высокую долю на крупнейших рынках сбыта за счет гибкости поставок и наращивания производства СПГ.

По проверенному пути

Киев с 1 ноября повышала цену на газ для населения на 23,5%, примерно до \$300 за 1 тыс. кубов. Основная причина роста — принципиальный отказ от закупок газа в России и его импорт из Европы. В прошлом году «Газпром» направил на Украину всего 2,4 млрд кубометров, и около 14,1 млрд кубометров газа было реэкспортировано на Украину в 2017 году через территорию Словении, Венгрии и Польши по более высоким ценам. На фоне систематического повышения внутренних цен потребление в стране снизилось с 29,7 млрд кубометров в 2014 году до 28,4 млрд кубометров по итогам прошлого года.

Вместе с тем транзитный поток российского газа по территории Украины достиг рекорда во второй половине июля 2018 года — когда впервые после запуска в 2011 году проводился плановый ремонт газопровода Nord stream. В результате по-

ставки по этому направлению в обход украинской территории были временно прекращены, а прокачка российского газа через Украину выросла до пиковых 284 млн кубометров в сутки (21 июля 2018 года). По данным «Газпрома», в июле текущего года транзит газа через территорию Украины вырос на 950 млн кубометров, или на 13%, по сравнению с аналогичным месяцем 2017 года.

Украинский путь поставок, выбранный в советское время, был оптимальным со всех точек зрения. Понятно, когда вы выбираете между капитальными инвестициями в новые проекты и поддержанием уже существующей инфраструктуры поставок, вы вынуждены учитывать политическую составляющую. Если бы не политика, украинский вариант поставок работал бы хорошо и в дальнейшем», — отмечает Мария Белова, директор по исследованиям VYGON Consulting.

При этом, несмотря на долгосрочные контракты с «Газпромом» и нынешний рост закупок, в будущем Европа рассчитывает отказаться от российского газа. Многие страны ЕС уже ввели в эксплуатацию терминалы для приема сжиженного природного газа, в основном из США. Но начало поставок американского СПГ в Европу не означает того, что европейские страны стали независимыми от поставок трубопроводного газа из России. Энергетические рынки консервативны — изменения на них происходят небыстро. Как говорят представители российского экспертного сообщества, а также «Газпрома», пока поставки из

США неконкурентоспособны ни по объемам, ни по цене. «Никогда американский сжиженный природный газ не будет дешевле нашего трубопроводного», — считает президент Союза нефтегазопромышленников России Геннадий Шмаль.

Но в некоторых европейских странах утверждают обратное. В начале октября контракт с американской компанией Venture Global LNG на поставки в Польшу 2 млн тонн СПГ в год подписала национальная энергокомпания. Тогда глава PGNiG Петр Возняк уверял, что Польша будет покупать в США СПГ почти на 30% дешевле, чем покупает сейчас природный газ у России. Но такая цена, скорее всего, не включает затраты на доставку и регазифи-

кацию, а с их учетом стоимость газа окажется на том же уровне, что и российская.

Газовая доля

С первой поставки американского сжиженного природного газа в апреле 2016 года экспорт американского газа в Европу к июню 2018 года достиг 2,8 млрд кубометров. Тогда как поставки «Газпрома», которому сырали на руку холодные зимы последних лет в Европе, вышли в прошлом году на рекордный уровень 194 млрд кубометров природного газа. Минэнерго РФ и «Газпром» прогнозируют новый максимум экспорта трубопроводного газа в ЕС на уровне 204 млрд кубометров. Российская компания контролирует примерно

СМУТНАЯ ПЕРСПЕКТИВА

Украина намерена обеспечивать свои потребности в газе за счет внутренней добычи, сообщил в начале октября премьер-министр Украины Владимир Гройсман. «Мы являемся достаточно энергонезависимым с точки зрения наших запасов государства: по разным оценкам, мы находимся на втором или третьем месте в Европе по запасам газа. Наша стратегия направлена на увеличение добычи украинского газа и удовлетворение собственных потребностей», — заявил он. По словам премьер-министра, в стране был создан госфонд энергоэффективности, который начнет работать в 2019 году и будет способствовать рациональному использованию ресурсов.

На данный момент Украина обеспечивает внутренний спрос за счет импорта из Европы. У России страна не закупает газ с ноября 2015 года. Собственная добыча Украины (20,5 млрд в 2017 году) пока покрывает около 70% ее потребностей с учетом существенного снижения спроса на внутреннем рынке. И вырасти до 35 млрд кубометров производство, согласно обновленной энергетической стратегии Украины, может только к 2035 году.

В начале октября главный коммерческий директор национальной газовой компании «Нафтогаз» Юрий Витренко признавал, что слабые темпы роста внутренней добычи природного газа срывают утвержденные планы достижения Украиной независимости от импортных поставок. Он пояснил, что компании не удается в необходимом количестве получить разрешительные документы на месторождения. Кроме того, констатировал директор, процесс реформирования управления в «Нафтогазе» также отстает от намеченных сроков из-за бездействия правительства и отсутствия необходимой законодательной базы.

35% европейского рынка и рассчитывает достичь 40%. Даже в условиях растущей конкуренции со стороны африканских и ближневосточных стран, поставляющих газ в Европу, а также прихода на европейские рынки нового игрока — американского сжиженного природного газа — «Газпрому» удастся выигрывать ценовые войны. «Рост объемов поставок в европейские страны демонстрирует успех компании в Европе. Еще в конце прошлого десятилетия „Газпром“ придерживался политики увеличения цен на газ. Сейчас компания перестроилась: может быть, чуть с опозданием, но стала учитывать современные правила игры на европейском рынке. „Газпром“ смог подстроиться под рынок и скорректировал стратегический курс», — считает Мария Белова. Успешности выбранной экспортной стратегии компании способствовало и создание европейских газовых хабов.

Спрос утекает от России

Представители «Газпрома» прогнозируют дальнейший рост спроса на газ в Европе. Так, по словам заместителя председателя правления компании Александра Медведева, спрос на импортируемый газ на европейских рынках увеличится к 2025 году на 60 млрд кубометров, а к 2030 году — на 80–100 млрд кубометров. Согласно оценкам руководства Nord Stream 2 (строящийся газопровод «Газпрома» из России в Германию мощностью 55 млрд кубометров), к 2035 году разрыв между поставками и спросом в европейских странах достигнет 120 млрд кубометров, что оз-

начает сохранение транзитного потока российского газа по территории Украины.

Но по прогнозам King & Spalding, представившей недавно обзор, посвященный развитию терминалов по регазификации сжиженного природного газа в Европе, обеспечивать спрос в ЕС будут в основном за счет СПГ. По данным аналитической компании, в европейских странах, включая Турцию, уже действуют 28 крупнотоннажных и 8 малотоннажных терминалов приема импортируемого СПГ. Сейчас они не работают на полную мощность: в 2017 году они были загружены всего на 25%, однако 28 крупнотоннажных регазификационных терминалов могут принимать примерно 227 млрд кубометров сжиженного природного газа, что составляет 40% текущих потребностей европейских стран в газе. Известно также о 24 строящихся и планируемых регазификационных терминалах в Европе.

«Нам нужна гибкость. Мы уже обладаем значительной долей трубопроводных поставок природного газа, а сейчас должны получить свою часть и на рынках СПГ. Конечно, с европейской точки зрения диверсификация — это прекрасно. Но СПГ-терминалы в Прибалтике, Польше и других европейских странах нужны не только для того, чтобы покупать более дорогой газ, а для того, чтобы создать видимости своей независимости от «Газпрома» и сделать российскую компанию сговорчивее при заключении новых контрактов», — утверждает госпожа Белова.

Мария Кутузова

нефть и газ

Затишье перед бурей

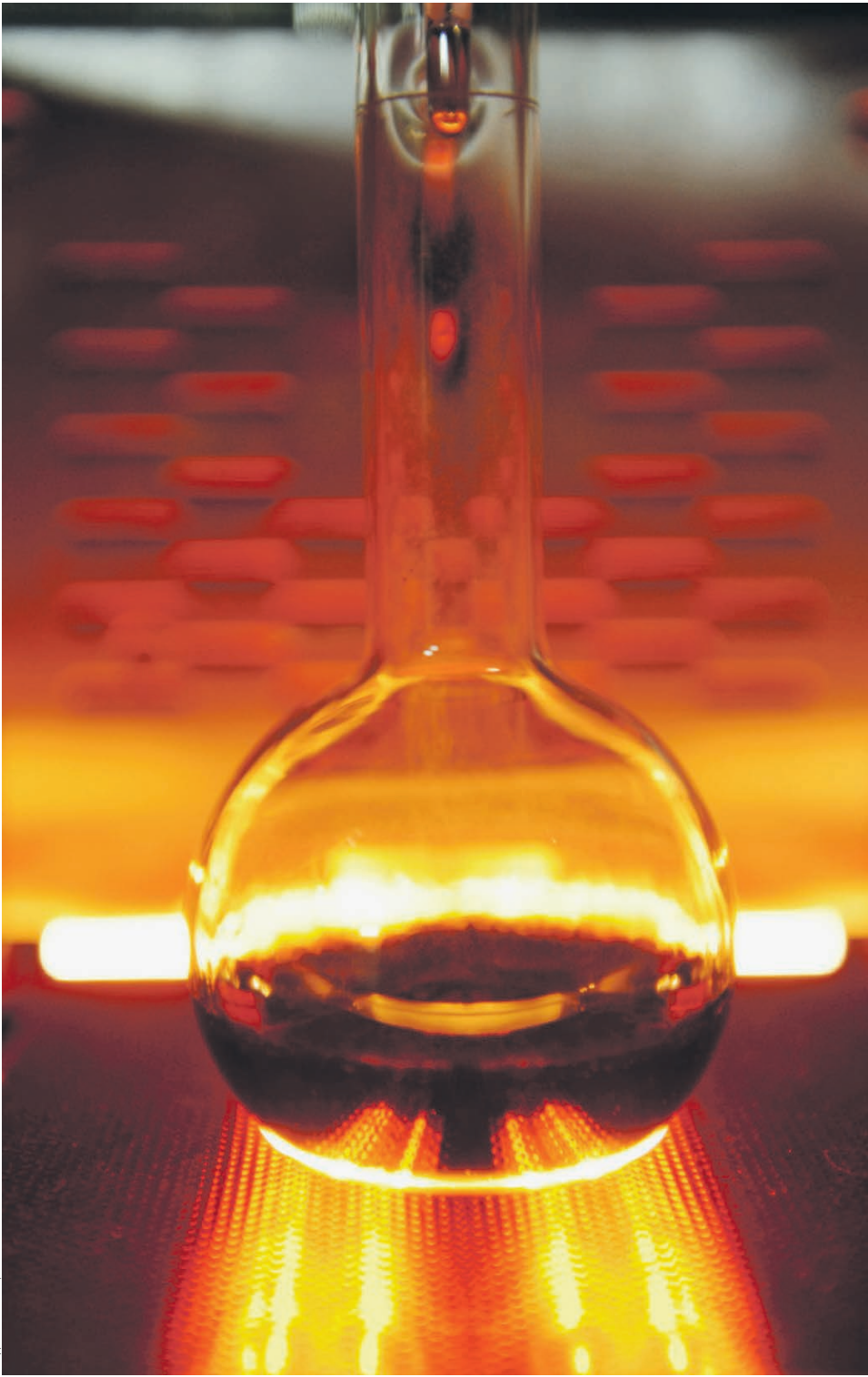
Ситуация на мировом рынке нефти остается крайне нестабильной. Несмотря на то что действие соглашения ОПЕК+ по ограничению производства дает плоды, крупнейшие добывающие регионы вынуждены преодолевать трудности, связанные с санкциями, недостаточным финансированием и политическими кризисами. Одновременно другие страны, в первую очередь США, готовы наращивать добычу. Это уже в ближайшее время может нарушить баланс спроса и предложения на мировом нефтяном рынке.

— нефтедобыча —

В начале октября добыча нефти в США побилла новый рекорд, достигнув в первую неделю месяца 11,2 млн баррелей н. э. в сутки. Тем не менее Россия пока лидирует на мировом рынке по объемам добываемого сырья: в сентябре производство жидких углеводородов, по данным Bloomberg, в нашей стране вышло на уровень 11,36 млн баррелей н. э. в сутки, побив постсоветский максимум нефтедобычи. Нарастили производство и страны ОПЕК: в прошлом месяце добыча увеличилась до 32,8 млн баррелей н. э. в сутки.

Но нефтяной картель готовится к падению добычи до 31,8 млн баррелей н. э. в сутки уже в 2019 году из-за повторного введения санкций в отношении Ирана со стороны США (ожидается в ноябре 2018 года) и возможного дальнейшего снижения производства нефти в Венесуэле под давлением действующих в отношении страны санкций и продолжающегося экономического кризиса. В сентябре текущего года венесуэльская нефтедобыча потеряла еще 30 тыс. баррелей н. э. в сутки, упав до 1,23 млн баррелей н. э. в сутки. Иран снизил добычу за месяц на 120 тыс. баррелей н. э. в сутки, до 3,4 млн баррелей н. э. в сутки, поскольку покупатели начали сокращать закупки иранской нефти в преддверии ноябрьских ограничений.

Несмотря на заявления нового ближневосточного лидера наследного принца Саудовской Аравии Мухаммеда бен Сальмана, предсказавшего в долгосрочной перспективе прекращение многими государствами, в том числе Россией, нефтедобычи и отсутствия альтернативы Саудовской Аравии как надежному поставщику нефти на мировой рынок, в стране есть и другие оценки возможностей наращивания добычи углеводородного сырья национальной нефтяной компанией Saudi Aramco. Согласно этим оценкам, нефти в Саудовской Аравии добывается около 10,7 млн баррелей н. э. в сутки. Никогда раньше страна не добывала больше 10,72 млн баррелей н. э. в сутки — этот рекорд поставлен в ноябре 2016 года, когда была заключена сделка ОПЕК+ (в декабре 2016 года ОПЕК и ряд стран вне клуба, включая Россию, договорились ограничить производство сырья для выравнивания баланса глобального спроса и предложения, а в июне 2018-го повысили добычу до уровня соблюдения сделки в 100%). Однако в конце ок-



КОРБАЛОВ МАМАЛИ / ФОТОСЕРВИС РУ

Несмотря на то что добыча в России сейчас активно растет, в дальнейшем ситуация может сильно ухудшиться

тября министр энергетики Саудовской Аравии Халид аль-Фалих не исключил того, что добыча нефти в королевстве может вырасти до 11–12 млн баррелей в сутки.

По официальным оценкам, Саудовская Аравия располагает свободными добывающими мощностями на 1,3 млн баррелей н. э. в сутки. Реализовать этот потенциал предполагается в ноябре текущего года в случае повторного введения санкций США против Ирана, если на эти объемы будет спрос на рынке. В нынешнем году Центр нефтегазовых исследований имени короля Абдаллы (King Abdullah Petroleum Studies and Research Center — KAPSARC) в Эр-Рияде оценивал возможность увеличения добычи ОПЕК в 2,64 млн баррелей н. э. в сутки, из которых 1,94 млн баррелей н. э. в сутки приходится на Саудовскую Аравию. Но власти страны заявляли об отсутствии единой точки зрения в отношении того, стоит ли наращивать эти мощности или поддерживать существующий уровень нефтедобычи на фоне постепенного истощения производства на зрелых месторождениях. Введение в эксплуатацию новых нефтяных месторожде-

ний может потребовать до \$20 млрд для добычи каждого дополнительного 1 млн баррелей н. э. в сутки.

По оценке Международного энергетического агентства (МЭА), свободные мощности ОПЕК составляют 3,24 млн баррелей н. э. в сутки, из которых примерно 70% приходится на Саудовскую Аравию, но эксперты KAPSARC объясняют, что ценовая волатильность и слишком низкие цены на нефть в 2014–2016 годах привели к сокращению инвестиций и уровня свободных мощностей ОПЕК и ее лидера — Саудовской Аравии. Госбюджет страны в последние годы испытывал недостаток средств, поскольку был ориентирован на высокие цены на нефть. Недавнее убийство журналиста Джамала Хашокджи и реакция на него в мире могут привести к изоляции королевства и сокращению притока иностранных инвестиций в нефтедобычу. Кроме того, Саудовской Аравии потребуются больше нефти на новые проекты в области нефтепереработки и нефтехимии — развитие последней является одним из стратегических приоритетов страны. «Я не влияю на нефтяные цены», — заявил министр энергетики Саудовской Аравии Халид аль-Фалих на сентябрьской встрече министерского комитета ОПЕК+ в Алжи-

ре, в ходе которой ОПЕК и Россия отказались увеличивать добычу нефти, к чему их неоднократно призывал американский президент Дональд Трамп.

Идеальный баланс

Несмотря на заявления Дональда Трампа, настаивающего на увеличении поставок нефти из стран ОПЕК, как утверждают представители нефтедобывающих компаний и подтверждает МЭА в своем последнем прогнозе, мировой нефтяной рынок в сентябре — начале октября текущего года находился в идеально сбалансированном состоянии. Спрос и поставки на мировой рынок достигли примерно одинакового уровня — 100 млн баррелей н. э. в сутки, выйдя на такие объемы впервые в истории. Ухудшение ситуации в дальнейшем как с поставками, так и со спросом будет связано с политическими факторами: санкционными ограничениями в отношении ведущих нефтепроизводителей, а также с опасениями замедления роста спроса на нефть из-за возможной рецессии мировой экономики, спровоцированной торговыми войнами, развязанными США.

Кроме того, нельзя недооценивать результаты «сланцевой революции». Соединенные Штаты, которые наращивают добычу сланцевой нефти и являются одним из главных поставщиков нефти на мировой рынок, способны изменить ситуацию на нем. Основным фактором, сдерживающим массированный выход американской нефти за рубежи страны, является недостаточная развитость транспортной инфраструктуры. Но в стране уже идет работа над развитием трубопроводных проектов и строительством экспортных терминалов. По мере их готовности добыча американской нефти будет расти, и уже в 2019 году по уровню ее производства Соединенные Штаты смогут значительно превзойти Россию. Согласно оценкам IHS Markit, до конца следующего года добыча нефти в Штатах выйдет на уровень 12,5 млн баррелей н. э. в сутки, а если американцы ликвидируют узкие места своей транспортной инфраструктуры хотя бы к середине 2019 года, американская нефтедобыча будет способна достичь 13 млн баррелей н. э. в сутки.

Нефтяной путь России

У российских нефтяников свои проблемы. Если в краткосрочной перспективе МЭА прогнозирует дальнейший рост добычи в РФ до 11,52 млн баррелей н. э. в сутки уже в 2018 году, то прогнозы относительно возможности ВИНК в долгосрочной перспективе менее оптимистичны. Основная проблема связана с постепенным проеданием советского наследия — открытых во времена СССР гигантских нефтяных месторождений. Новые активы, обнаруженные в стране за последние десятилетия, в подавляющем большинстве нерентабельны для разработки в нынешних налоговых условиях или из-за санкционных ограничений, введенных в отношении России и ее компаний. Согласно прогнозу Минэнерго РФ, обнаруженному на сентябрьском совещании правительства, посвященном развитию нефтяной отрасли и стимулированию добычи нефти, к 2021 году Россия может выйти на пик добычи нефти в 570 млн тонн (547 млн тонн по итогам 2017 года), но затем последует падение до 310 млн тонн к 2035 году. Таким образом, впервые на столь высоком уровне был представлен прогноз снижения российской нефтедобычи.

Есть и еще более пессимистичная оценка — 146 млн тонн нефти к 2035 году, о чем рассказал на совещании глава российского правительства Дмитрий Медведев. Падение до таких уровней производства нефти при запланированном росте потребления, развитии нефтепереработки и нефтехимии прев-

ратит страну из экспортера в импортера. Для улучшения ситуации правительство предлагает провести инвентаризацию запасов и льгот, полученных нефтяниками для разрабатываемых и планируемых проектов. Тогда как компании надеются на широкое введение новых налоговых механизмов.

Что касается российских ВИНК, компании пока оптимистичны в оценке своей работы за первое полугодие. «Роснефть» сообщает о восстановлении производства на зрелых месторождениях Западной и Восточной Сибири, а также росте добычи на новых активах. «РН-Юганскнефтегаз» в августе поставил новый рекорд: его суточная добыча достигла 94 тыс. тонн, а по итогам первого полугодия производство углеводородного сырья выросло на 8% по отношению к аналогичному периоду 2017 года и сохраняется на пиковом уровне, стабильно превышая 1,4 млн баррелей в сутки. В начале июля «Роснефть» увеличила добычу до уровня, на котором она находилась к началу действия ограничений (октябрь 2016 года), превысив показатель 4,65 млн баррелей н. э. в сутки. Компания наращивает активность на новых проектах: осваивает Кондинское месторождение, планирует до конца года запустить в промышленную эксплуатацию Юрубчено-Тохомское, Тагульское и Русское месторождения. Одной из точек роста по итогам года должен стать запуск второй очереди разработки Среднеобуобинского месторождения.

Красноярский край является одним из ключевых регионов роста российской нефтедобычи: в 2018 году здесь ожидается увеличение добычи нефти и газового конденсата до 25 млн тонн — на 5% по сравнению с уровнем прошлого года. Рост обеспечит в основном разработка Ванкорского и Сузунского месторождений. Планируемый запуск Юрубчено-Тохомского, Куомбинского, Тагульского и Лодочного месторождений позволит в 2019–2020 годах добывать до 29–30 млн тонн жидкого углеводородного сырья в год, а к 2030 году — до 30–40 млн тонн.

Объем добычи углеводородов «Газпром нефти» вырос в первом полугодии текущего года на 2% по сравнению с уровнем аналогичного периода прошлого года и составил 44,9 млн тонн н. э. Как сообщает компания, прирост обеспечен увеличением добычи на новых месторождениях — Новопокровском и Восточно-Мессояхском. Недавно глава компании Александр Дюков заявил о планах добывать 100 млн тонн углеводородного сырья к 2020 году и до 150–200 млн тонн в 2025–2030 годах в зависимости от рыночной ситуации. По итогам прошлого года добыча компании составила 89,75 млн тонн углеводородного сырья, производство жидких углеводородов в России достигло 62,43 млн тонн. ЛУКОЙЛ планирует в 2018 году увеличить добычу нефти в Российской Федерации до 86 млн тонн нефти (в прошлом году добыто 81,9 млн тонн). Руководство компании надеется на переход на налог на дополнительный доход для проектов в Западной Сибири в ближайшей перспективе. Закон предполагает введение новой системы налогообложения дохода, в отличие от действующей системы НДС и экспортной пошлины, предполагающей налогообложение выручки компаний. Перспективы получения дополнительных льгот или смягчения налогового режима на фоне предполагаемого пика добычи нефти в стране, а также сохранения высоких цен в ближайшие три года оценить трудно. Но все прогнозы на 2021–2022 годы негативные: возможны рецессия мировой экономики, падение цен на нефть из-за дальнейшего роста американской нефтедобычи, а также начало снижения ее производства в России.

Мария Кутузова

Газ с молотка

— производство —

«Газпром» осваивает все новые схемы увеличения продаж газа. Компания запустила электронную торговлю своей продукцией на экспорт через специально созданную площадку и меньше чем за месяц реализовала половину запланированного объема. Рассчитывает монополия и на увеличение лимитов поставок на бирже внутри России, которые сейчас ограничены 17,5 млрд кубометров. Но и без этого поставки «Газпрома» в Европу и добыча будут в 2018 году на рекордном уровне.

Продажи газа «Газпром экспорта» на новой электронной площадке компании к концу первой недели октября превысили 0,5 млрд кубометров газа. Торги компания запустила 17 сентября для продажи сырья европейским потребителям в дополнение к действующим контрактам. Запланировано провести три торговые сессии — с 17 сентября по 30 октября, с 17 сентября по 29 ноября и с 17 сентября по 28 декабря — с поставкой на пункты в Германии, Австрии и Словакии. Общий объем контрактов по всем сессиям может составить 1,03 млрд кубометров газа. Таким образом, «Газпром экспорт» уже реализовал половину максимального объема.

При этом «Газпром экспорт» проводит дополнительные торги по продаже газа с поставкой фиксированных объемов в ноябре и декабре на пункты в Германии, Австрии и Словакии. Поставка газа по таким торгам осуществляется равными частями в течение всего объявленного периода, без колебаний и гибкости объемов.

Как пояснили в «Газпроме», новый инструмент электронной торговли позволит улучшить взаимодействие компании с покупателями в Европе, сделав механизм продажи газа еще более эффективным. Кроме того, мы рассчитываем, что эта платформа станет дополнительным способом оптимизации поставок газа», — отметила гендиректор «Газпром экспорта» Елена Бурмистрова.

У компании уже есть опыт подобных продаж: за последние три года «Газпром» провел три газовых аукциона в Европе. На этих торгах около 1,2 млрд кубометров газа было продано в 2015 году с поставкой по Nord Stream, 0,4 млрд кубометров в 2016 году — с поставкой в страны Балтии и 2 млрд кубометров — с поставкой в Западную и Северную Европу.

Экспорт на максимум

Последние два года поставки «Газпрома» в ЕС бьют рекорды. В 2017 году компания увеличила экспорт на

8,4%, до 194,4 млрд кубометров, а по итогам 2018 года, по прогнозу главы «Газпрома» Алексея Миллера, поставки могут превысить 200 млрд кубометров. Как сообщала компания в середине октября, за девять с половиной месяцев продажи газа в Европу выросли на 5,2% — до 156,5 млрд кубометров газа. В частности, значительно выросли поставки на целевые рынки проекта Nord Stream (газопровод из России в Германию мощностью 55 млрд кубометров газа). Так, экспорт газа в Германию вырос на 11,9%, в Австрию — на 32,3%, в Нидерланды — на 38,6%, во Францию — на 9,5%. Кроме того, увеличился экспорт в Польшу — на 9,9%, в Грецию — на 17%, в Данию — на 7,7%, сообщил «Газпром».

«И, без сомнения, по итогам этого года выйдем на новый рекорд поставок газа на экспорт в дальнее зарубежье. Мы превзойдем уровень 200 млрд кубометров, притом что в прошлом году мы установили рекорд поставок 194,4 млрд. И мы вплотную приближаемся к цифре 205 млрд кубометров газа в год. Это максимальные контрактные годовые обязательства, которые у нас есть по всем контрактам на поставку газа в дальнее зарубежье. И, без сомнения, выход на такой объем говорит о том, что это новая система координат по дальнейшему развитию нашего сотруд-

ничества с нашими потребителями в Европе в газовой сфере», — отметил в середине октября Алексей Миллер.

Эксперты предполагают, что развитие биржевой торговли газом в Европе будет способствовать росту экспорта «Газпрома» и увеличению цены газа. Они указывают на то, что европейские потребители уже почти выбрали контрактные объемы на 2018 год, поэтому монополия сможет получить премию от продажи газа на электронной платформе с цене долгосрочных контрактов. Во втором квартале 2018 года средняя экспортная цена «Газпрома» для Европы выросла на 24% по сравнению с ценой за аналогичный период предыдущего года — до \$238 за 1 тыс. кубометров. По итогам года она должна составить, по прогнозам компании, \$230–240 за 1 тыс. кубометров и, по расчетам участников рынка, продолжит расти в 2019 году.

Лимитам вопреки

В то же время продажи газа на бирже внутри России идут не так гладко, как на экспортной площадке. Суточные торги газом на СП6МТСБ были запущены в октябре 2015 года. В 2017 году общий объем продаж составил 20,3 млрд кубометров, из которых 17,5 млрд кубометров (максимальный разрешенный объем) реализовал «Газпром». Но, по дан-

ным СП6МТСБ, объем торгов газом на бирже за девять месяцев 2018 года снизился на 22,1% по сравнению с аналогичным периодом — до 12,3 млрд кубометров. Основная причина — приостановка «Газпромом» поставок газа на биржу в конце сентября. Судя по данным торговой площадки, на последней неделе месяца средний объем суточных торгов составлял около 15 млн кубометров, но 28 сентября он снизился до символических 100 тыс. кубометров и 1 октября остался на том же уровне.

В «Газпроме» объясняли свой уход с биржи тем, что компания уже продала весь месячный лимит и в октябре планирует принять участие и в суточных, и в месячных торгах. Но на рынке считают, что таким образом компания хочет добиться увеличения нормативов биржевых продаж в полтора раза, до 25 млрд кубометров в год, а также индексации тарифа на транспорт газа для независимых производителей. Такие варианты обсуждаются уже давно, но в правительстве не могут согласовать новые параметры. В ситуации уже вмешалась ФАС, выдав в середине октября предупреждение ООО «Газпром межрегионгаз» о необходимости возобновления продажи газа на СП6МТСБ с поставкой «на сутки». После этого компания вер-

нулась на биржу, но пока неизвестно, сколько она будет продавать.

В то же время, по мнению заместителя главы ФАС Анатолия Голомолзина, снижение «Газпромом» продаж газа на СП6МТСБ во втором и третьем кварталах текущего года по сравнению с прошлыми годами позволило монополии в условиях ограничений сохранить ликвидность газа для продаж на бирже зимой, когда он будет нужнее всего. В прошлом году компания выбрала лимит в 17,5 млрд кубометров газа к октябрю, что в конце года привело к всплеску цен на бирже. «Сейчас «Газпром» сдерживал свои возможности по продаже на бирже газа и оставшиеся три месяца имеет возможность продавать в привычных объемах — это для рынка будет более благоприятно», — отмечал сопредседатель Голомолзин. За первые девять месяцев «Газпром» продал на СП6МТСБ 10,7 млрд кубометров газа против 13,5 млрд кубометров годом ранее. По словам чиновника, вопрос увеличения лимита продаж для «Газпрома» будет решен. Это, считают эксперты, вместе с увеличением экспортных поставок положительно скажется на добыче компании, которая к середине октября с начала года выросла на 6,8% и, по прогнозам «Газпрома», по итогам 2018 года может приблизиться к уровню 500 млрд кубометров газа.

Ирина Салова