



НОВАТЭК открыл Северный морской путь в Китай, оправив из Мурманска танкер с экспериментальной партией газового конденсата в китайский порт Нингбо. В компании считают, что экономия времени в пути и расходов на транспортировку делают этот маршрут более выгодным по сравнению с традиционным через Суэцкий канал. После запуска проекта «Ямал СПГ» НОВАТЭК планирует перевозить по СМП порядка 5 млн тонн СПГ и 1 тонну конденсата в год. Однако, по мнению экспертов, без налоговых льгот компания вряд ли сможет конкурировать на спотовом рынке СПГ в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Транспортировка СПГ крупнотоннажными танкерами по Северному морскому пути в страны АТР обойдется на 15% дешевле, чем по традиционному маршруту через Суэцкий канал, считают в НОВАТЭКе.

В Китай через Арктику

25 августа в чукотском порту Певек танкер «Совкомфлота» SCF Baltica, перевозящий 70 тыс. тонн газового конденсата компании НОВАТЭК, завершил наиболее сложную с навигационной точки зрения часть грузового рейса Мурманск–Китай.

Маршрут пролегал через Баренцево море, севернее мыса Желания острова Новая Земля, пролив Вилькицкого, на выходе из которого караван прошел Таймырский ледовый массив, через пролив Санникова, море Лаптевых, ледовые поля Восточно-Сибирского моря. Ледовую провод-

ку танкера осуществлял ледокол ФГУП «Атомфлот» «Россия».

Расстояние от Мурманска до Певека в 2500 морских миль судно преодолело за 11 суток с опережением графика. В порт выгрузки Нингбо танкер прибыл 6 сентября. Таким образом, весь путь в один конец занял на 20 дней меньше маршрута через Суэцкий канал.

На борту атомного ледокола «50 лет Победы», флагмана «Атомфлота», выполнявшего свои задачи в регионе, прошла пресс-конференция руководителей всех трех компаний, участвовавших в этом проекте. По их мнению, экспериментальный рейс подтвердил, экспериментальный рейс подтвердил возможность транспортировки углеводородов из арктических районов России в страны АТР по СМП и доказал свою коммерческую эффективность.

Впервые по СМП был отправлен танкер дедвейтом более 100

тыс. тонн, и, как отметил Сергей Франк, генеральный директор «Совкомфлота», арктический рейс SCF Baltica подтвердил возможность работы крупнотоннажных судов с ледовым классом на трассах СМП. При этом экономия времени в сравнении с альтернативным маршрутом через Суэцкий канал составила 45%.

По словам Леонида Михельсона, председателя правления НОВАТЭКа, доставка конденсата в страны АТР из Белого моря через Суэцкий канал обошлась бы примерно в \$50 за тонну груза, в то время как стоимость перевозки по СМП на несколько долларов дешевле. По его словам, «уже в 2011 году денежная экономия за счет транспортных расходов должна составить минимум 10–15%».

В следующем году НОВАТЭК намерен продолжить эксперимент и отправить по СМП шесть-семь танкерных партий. Главная

цель — отработать этот маршрут для экспорта на рынки АТР сжиженного газа с будущего проекта «Ямал СПГ», который предусматривает строительство завода по производству СПГ на базе Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения. Глава компании подчеркнул, что НОВАТЭК не рассматривает варианты доставки ямальского газа по трубопроводу, а планирует перевозить по СМП ежегодно 15 млн тонн СПГ и 1 млн тонн конденсата.

Летняя навигация в Арктике длится около четырех месяцев в году: с середины июля до середины ноября. И в этот период, по словам Вячеслава Рукши, гендиректора «Атомфлота», часть судов компании свободна. Он отказался сообщить, во сколько обошлась стоимость ледовой проводки по данному рейсу, лишь отметил, что считает приемлемым тариф в \$7–10 за тонну.

В 2011 году маршрут станет более экономичным — «Совкомфлот» планирует пустить по СМП танкеры типа Suezmax (дедвейтом более 150 тыс. тонн) с ледовым классом не ниже 1A Super, что позволит судну преодолевать сплоченность ледовых полей до 10 баллов с толщиной льда около метра. С этой целью в ходе экспериментального рейса ледокол «50 лет Победы», обогнув Новосибирские острова, исследовал более северный маршрут, где смогут проходить крупнотоннажные суда.

По мнению Дмитрия Александрова, ведущего аналитика ИГ «Универ», развитие СМП имеет стратегическое значение для России. «Мы практически не используем этот маршрут, хотя говорим о нем с XIX века». И хотя, доставка СПГ через Суэцкий канал сейчас обходится дороже, с СМП не все так просто, считает эксперт.

«Для организации регулярных рейсов нужны танкеры специального ледового класса, которые лучше грузить один за другим или два танкера одновременно. В лизинг НОВАТЭКу их никто не даст, поэтому необходим отдельный проект по строительству судов, который компания в одиночку не потянет».

Виталий Крюков, аналитик ИФД «КапиталЪ», также считает

Севморпуть более эффективным маршрутом, но он чреват большими рисками. Хотя, по его словам, мощности перевозок по СМП не обеспечат полностью проект на Южном Тамбее, и компании все равно придется использовать и традиционные маршруты.

Михаил Корчемкин, директор East European Gas Analysis, более скептически в оценке арктического рейса НОВАТЭКа. «По-моему, риск слишком велик. Нельзя строить завод СПГ (15 млн тонн СПГ в год, общая стоимость проекта, по разным оценкам, от \$18 млрд до \$20 млрд), который будет работать только четыре месяца в году. А круглогодичную навигацию по СМП не удалось осуществить даже в советское время. Для запуска такого проекта нужно очень сильно верить в теорию глобального потепления».

Кто знает, учитывает НОВАТЭК грядущее потепление или нет. Зато транспортная логистика понятна: Суэцкий канал даже в арктические «заморозки» никто в компании не отменял.

Ямалу нужны льготы

Перспективами транзита через Севморпуть могут заинтересоваться и другие производители, в том числе «Газпром нефть», которая планирует осваивать новые месторождения Ямала вместе с НОВАТЭКом - в конце июля компании объявили о создании СП «Ямал развитие». По словам Л.Михельсона, стороны могут принять решение о совместной разработке нефтегазоконденсатных месторождения ЯНАО до конца года.

Проект самого НОВАТЭКа — «Ямал СПГ» — пока тоже находится в предварительной стадии разработки. ТЭО проекта будет закончено к концу 2012 — началу 2013 года, а окончательное инвестиционное решение будет принято в 2013 году. Но сроки запуска проекта, намеченного на 2015–2016 годы, меняться не будут, подчеркнул Л.Михельсон.

НОВАТЭК также не исключает возможности выкупить еще 25,1% акций ОАО «Ямал СПГ», чтобы консолидировать 100%, после чего «49% проекта будут проданы иностранным партнерам».

В четвертом квартале ожидается принятие правительством программы по комплексному освоению Ямала, и «НОВАТЭК рассчитывает, что государство предоставит налоговые льготы операторам нефтегазовых проектов и возьмет на себя создание инфраструктуры и танкерного флота».

Главная цель — отработать этот экспортный маршрут: НОВАТЭК не рассматривает варианты доставки ямальского газа по трубопроводу, а планирует перевозить по СМП ежегодно 16 млн тонн СПГ

Опрошенные «Вертикаль» аналитики считают, что без налоговых льгот «Ямал СПГ» вряд ли принесет значимую прибыль акционерам и сможет реально конкурировать с альтернативными проектами, например, в Австралии или Катаре.

«Экономика этого проекта остается крайне сложной, потому что себестоимость добычи газа на Ямале будет очень высокой. Поэтому без льгот государства здесь не обойтись», — отметил В.Крюков. — Многие также будут зависеть от тех новаций по снижению капитальных инвестиций и операционных расходов, которые смогут предложить иностранные партнеры».

Доставка конденсата в страны АТР из Белого моря через Суэцкий канал обошлась бы примерно в \$50 за тонну, в то время как перевозка по СМП на несколько долларов дешевле. «Атомфлот» же считает приемлемым тариф в \$7–10 за тонну

Однако В.Крюков не уверен, что решение правительства по Ямалу будет принято в этом году. «Минфин ищет способы залатать дыры в федеральном бюджете, в частности, снова поднимая налоговую нагрузку на нефтяную отрасль. Мы видели, как это происходило с предоставлением льгот по месторождениям Восточной Сибири: сначала предоставили, потом урезали. Поэтому, мне кажется, будут сложности с точки зрения одобрения программы по

развитию Ямала Минфином. А если решение вопроса затянется, то проект не уложится в сроки и может быть перенесен, как это случилось со Штокманом».

Круглогодичную навигацию по СМП не удалось осуществить даже в советское время. Для запуска такого проекта нужно очень сильно верить в теорию глобального потепления

Сомнения В.Крюкова, однако, могут быть рассеяны в ближайшее время: 5 августа вице-премьер И.Сечин выступил с заявлением о том, что правительство планирует принять «ямальское» решение уже в третьем квартале текущего года.

Без налоговых льгот «Ямал СПГ» вряд ли принесет значимую прибыль акционерам и сможет реально конкурировать с альтернативными проектами, например, в Австралии или Катаре

По мнению Д.Александрова, рассчитывать на одобрение решения по Ямалу можно, если к концу года цена на нефть не упадет ниже \$70 за баррель и не случится еще одна волна кризиса. «У проекта НОВАТЭКа много вопросов. Все будет упираться в размеры льгот, в то, насколько они будут длинными и будет ли прописана их стабильность. Если повторится ситуация с Восточной Сибирью, найти инвесторов будет затруднительно».

НОВАТЭК идет на спотовый рынок СПГ на свой страх и риск, веря, что в будущем цены вырастут и предложение газа не будет избыточным. По прогнозу компании, к моменту пуска завода спрос на СПГ в АТР значительно вырастет

Пока же у НОВАТЭКа есть преимущество в виде уникального агентского соглашения с «Газпромом» об экспорте сжиженного газа с Ямала, подписанного в июне. «Когда есть договор по экспорту, банки будут более активно предоставлять финансирование», — считает В.Крюков.

По соглашению, собственником газа останется «Ямал СПГ», а «Газпром экспорт» будет выступать комиссионером при экспорте. Причем, он сможет выкупить до 50% объемов в случае, если предложит более высокую цену, чем покупатели, которых найдет «Ямал СПГ». Комиссия «Газпрома», по словам Л.Михельсона, составит менее 1%.

Избыток предложения

В НОВАТЭКе рассчитывают на поддержку потенциальных партнеров при переговорах с покупателями газа: компания будет стремиться получить доступ к конечным потребителям, а наиболее перспективными НОВАТЭК считает рынки Китая и Южной Кореи.

По мнению Д.Александрова, для выхода на внешние рынки российской компании лучше всего подойдет Total. «С точки зрения добычи на Ямале нет ничего сверхординарного. Самое главное — иметь гарантии реализации СПГ в Китае: либо самим договариваться с потребителями, либо делать это через кого-то». Напомним, среди компаний, претендующих на вхождение в проект «Ямал СПГ», назывались Total, Shell, Exxon и ConocoPhillips, Mitsui и Mitsubishi, Repsol, ONGC, Qatar Petroleum.

Однако эксперты сомневаются, что СПГ Ямала сможет конкурировать на азиатском рынке без поддержки государства. Главный риск не в снижении спроса — рынок СПГ растет существенно быстрее трубопроводного, а в том, сможет ли российская компания выдержать ценовую конкуренцию в условиях избыточного предложения СПГ.

НОВАТЭК попадает на спотовый рынок СПГ и может оказаться в условиях резко упавших цен. «Компания идет на этот рынок на свой страх и риск, веря, что в будущем цены вырастут и предложение газа не будет таким избыточным. Однако ситуация с ценами на газ продолжает оставаться тяжелой: после недавнего всплеска они вновь вернулись на прежние низкие уровни. В этом случае НОВАТЭК просто не сможет выдержать

ценовую конкуренцию с поставщиками из Австралии или Катара», — свидетельствует В.Крюков.

В настоящее время на мировом газовом рынке наблюдается избыток предложения, и многие СПГ-проекты, в том числе в Катаре и Малайзии, сейчас законсервированы. «В случае восстановления спроса эти проекты будут разморожены, и предложение на рынке за три года может увеличиться в 1,5 раза», — уверен Д.Александров.

Дело в том, что США, крупный потребитель СПГ, в 2009 году снизили уровень импорта сжиженного газа на 41% по сравнению с пиковым уровнем 2007-го. «В прошлом году американские терминалы по приему СПГ работали на 11% от своих мощностей», — напомнил В.Крюков. По его словам, потоки газа сейчас переместились в Азию и Европу, а США, если не будет катаклизмов с производством сланцевого газа, скорее всего не выйдут на плановые уровни потребления СПГ.

Азия и Европа остаются драйвером роста потребления газа. В Китае, в частности, в долгосрочном периоде потребление газа будет расти большими темпами, чем потребление нефти. Но пока перспективы поставок российского СПГ на азиатский рынок туманны.

«У Австралии есть договоренность с Китаем о поставках СПГ в течение 20 лет, есть проекты у Катара. Поэтому проект НОВАТЭКа на Ямале с его высокой себестоимостью и планируемые капитальными инвестициями без государственных льгот не сможет осилить конкуренцию с той же Малайзией или Катаром, которые ближе к азиатскому рынку», — отметил В.Крюков. — Я уже не говорю о том, что к 2020 году фактором, сдерживающим спрос, могут стать и внутренние проекты Китая по добыче нетрадиционного газа, например из угольных пластов».

В НОВАТЭКе, вместе с тем, уверены в конкурентоспособности проекта: по прогнозу компании, спрос на СПГ в странах АТР к моменту пуска ямальского завода в строй значительно возрастет, на что и делается ставка. 