

РОССИЯ: СЛОЖНАЯ АДАПТАЦИЯ К НОВЫМ РЕАЛИЯМ ЕВРОПЕЙСКОГО ГАЗОВОГО РЫНКА

После событий 24.11.15, на мой взгляд, целесообразно вернуться к отвергнутому ранее маршруту «Южного потока» (совокупность морской, на Варну, и сухопутной, от Варны вглубь ЕС, частей проекта) и совместно с Еврокомиссией и заинтересованными странами ЕС рассмотреть возможность его реализации как минимум в двухниточном варианте, исключив, тем самым, роль Турции как транзитной страны. При этом на суше Евросоюза проект должен осуществляться строго в соответствии с правилами существующего законодательства ЕС, то есть по правилам Третьего энергопакета, в идеале — на основе статьи 20(d) проекта Сетевого кодекса ЕС по новым мощностям (Дополненное Регулирование ЕС 984/2013). А его морская часть может быть спрямлена и удешевлена.

АНДРЕЙ КОНОПЛЯНИК

Д.э.н., проф. кафедры «Международный нефтегазовый бизнес» РГУ нефти и газа им. И.М.Губкина, советник генерального директора ООО «Газпром экспорт»

(представленная статья отражает личную точку зрения автора и является финальной частью подготовленной им главы из готовящейся к публикации книги «Энергетика Евразии: новые тенденции и перспективы» по итогам одноименной конференции ИМЭМО РАН и РГУ нефти и газа им. И.М.Губкина, прошедшей 04.12.15. Публикуется в сокращенном журнальном варианте. Литература к главе размещена в свободном доступе на сайте www.konoplyanik.ru).

Транзитные риски «Турецкого потока» уже на подготовительной его стадии стали отчасти повторять ситуацию с украинским транзитом. Стремление Турции (второго крупнейшего потребителя российского газа) получить максимум немедленных выгод привело к фактически мягкой форме шантажа ею россий-

ской стороны в условиях жестких временных ограничений для последней, связанных с вынужденным (из-за заведомо высоких украинских рисков) заявленным отказом России от украинского транзита после 2019 года.

Поэтому в июне 2015 года было объявлено о формировании коммерческого международного

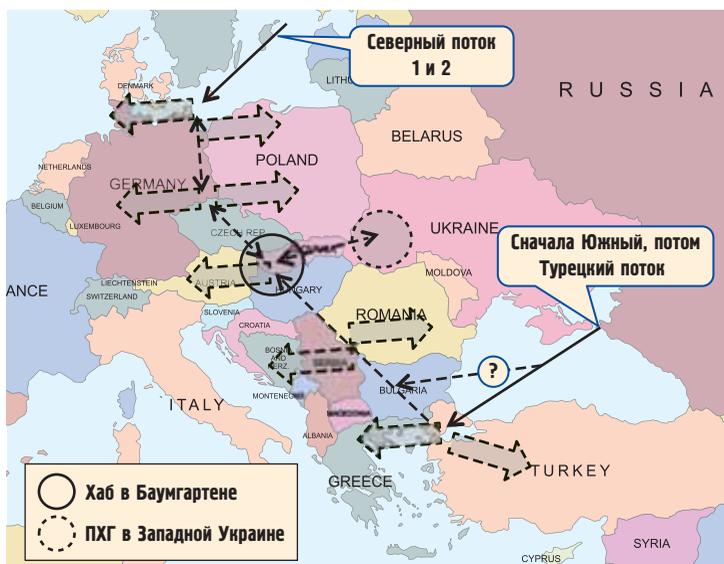
консорциума и начале работ по проекту «Северный поток-2» мощностью 55 млрд м³/г. На этот морской газопровод и на новые трубопроводные мощности, продлевающие его по суше ЕС в направлении на Баумгартен, должны быть переброшены с южного обходного направления часть объемов поставок по действующим контрактам для ЕС (из-за задержек по реализации «Турецкого потока»).

Тем самым, произошло очередное вынужденное перераспределение поставок — будущих транспортных потоков по действующим долгосрочным контрактам в существующие пункты сдачи-приемки российского газа для ЕС. Но оно, увы, тоже оказалось далеко не последним (об этом чуть позже).

Российское газовое кольцо для Европы?

Концепция двух транспортных потоков по двум обходящим Украину маршрутам, замыкающим между собой основные пункты сдачи-приемки российского газа в ЕС (Вайтхаус и Баумгартен), формирует своего рода российское газовое кольцо для Европы (см. «Россий-

РОССИЙСКОЕ ГАЗОВОЕ КОЛЬЦО ДЛЯ ЕВРОПЫ? (ПРЕДЛОЖЕНИЕ К ОБСУЖДЕНИЮ)



ское газовое кольцо для Европы?»), что не только повышает надежность поставок в ЕС, минимизируя транзитные риски, а также риски возможных техногенных или каких-то иных нарушений контрактной стабильности и ритмичности транспортных потоков, но и открывает новые возможности для урегулирования некоторых остающихся открытыми вопросов в рамках трехсторонней повестки (Россия–ЕС–Украина), в частности, вопроса использования подземных хранилищ газа (ПХГ) Украины.

Сегодня «Газпром» использует ПХГ Украины для компенсаций сезонных колебаний спроса в рамках долгосрочных контрактных транзитных поставок газа в ЕС. После 2019 года (по окончании транзитного контракта с Украиной) «Газпром» мог бы использовать ПХГ в Западной Украине для компенсаций текущих ценовых колебаний в ближайших рыночных зонах (хабах) — в Баумгартене и др. Это означает, что «Газпром» должен работать на хабах ЕС также и в спотовом сегменте.

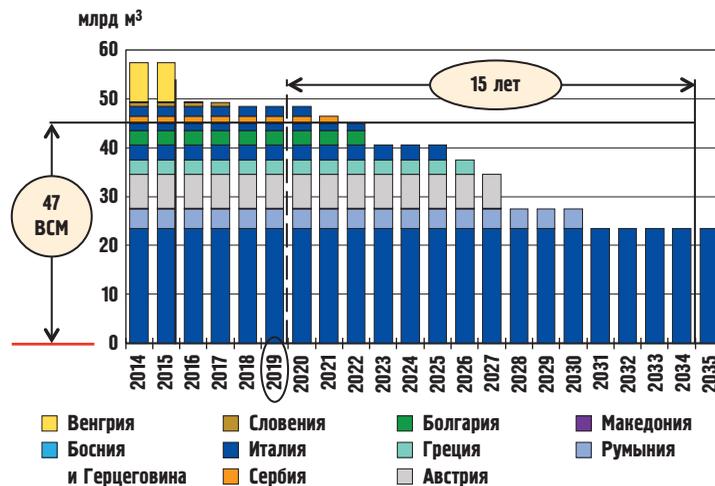
Концепция российского газового кольца для Европы не только устраняет риски украинского транзита для России и ЕС, но при этом дает возможность Украине зарабатывать от использования своей ГТС без транзита российского газа, чем снимает основную озабоченность ЕС (по источникам финансирования украинской экономики без привлечения средств ЕС).

Новая процедура создания новых мощностей ГТС ЕС

Следовательно, надо было искать какие-либо взаимоприемлемые процедурные решения с европейскими партнерами по формированию новых мощностей ГТС в направлении на существующие пункты сдачи-приемки российского газа. И как это ни покажется странным, такие взаимоприемлемые принципиальные решения были найдены в рамках совместной работы над подзаконными актами к Третьему энергетическому пакету ЕС.

Статья 13.2 Третьей газовой директивы ЕС гласит, что «каждый оператор ГТС обязан строить до-

РОССИЙСКИЕ ДСК НА ПОСТАВКУ ГАЗА В СТРАНЫ ЦЕНТРАЛЬНОЙ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ С ТРАНЗИТОМ ЧЕРЕЗ УКРАИНУ = 100%-НОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОЕКТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ ДЛЯ ОПЕРАТОРОВ ГТС ЕС ПО СОЗДАНИЮ НОВЫХ МОЩНОСТЕЙ ГТС ЕС НА ОБОХОДЯЩИХ УКРАИНУ МАРШРУТАХ



статочные трансграничные мощности для объединения европейской газотранспортной инфраструктуры, удовлетворяющие весь экономически целесообразный и технически реализуемый спрос на мощности и принимая во внимание соображения по надежности газоснабжения». То есть при наличии рыночного спроса на новые мощности оператор ГТС обязан их создать, а значит, профинансировать и построить.

Для реализации этого положения Европейским объединением операторов газотранспортных систем (ENTSOG) в 2014 году, с привлечением конкретных представителей Группы «Газпром», были разработаны два взаимосвязанных Сетевых кодекса: (а) Сетевой кодекс по новым газотранспортным мощностям в виде Дополнения к регулированию ЕС 984/2013 и (б) Сетевой кодекс по тарифам. Кодекс по новым мощностям включает в себя специальную развернутую статью 20(d), которая детально описывает процедуру создания новых трансграничных мощностей ГТС.

Данная статья фактически описывает экономически обоснованную процедуру т.н. «открытой подписки» (open season), которая предусматривает выявление рыночного спроса на новые мощно-

сти на 15 лет вперед (законодательно разрешенный в ЕС срок резервирования существующих и/или новых мощностей ГТС) и последующий механизм его удовлетворения путем использования существующих, не используемых на тот момент мощностей, и/или новых, которые предстоит для этого создать.

Считаю, что события 24.11.15 являются необходимым и достаточным условием, чтобы официально отказаться от дальнейшей реализации «Турецкого потока»

И в этой связи Россия, точнее «Газпром», при реализации «Турецкого потока» были намерены действовать строго по правилам Третьего энергопакета, возложив на операторов ГТС соответствующих стран-членов ЕС обязанность по созданию новых мощностей ГТС от новой точки входа российского газа на территорию ЕС на турецко-греческой границе в направлении Баумгартена (Австрия) и Тарвизио (Италия) по территории стран Юго-Восточной Европы, попутно удовлетворяя контрактованный и новый спрос на газ этих стран.

26.12.14 ENTSOG передал подготовленный проект Сетевого кодекса по новым мощностям в Европейское агентство энергорегуляторов (ACER), которое 04.03.15 завершило процедуру публичных консультаций с участниками рынка. По итогам этих обсуждений кодекс был доработан, после чего прошел второй круг консультаций и был окончательно одобрен ACER, направившим 14.10.15 кодекс в Еврокомиссию на утверждение, которая его одобрила.

Предлагаю рассмотреть возможность возврата к новому «Южному потоку-2», который должен быть видоизменен как в своей морской (маршрут), так и сухопутной (процедура реализации) части. Назовем его условно «Новый поток», чтобы избежать прямой ассоциации с «Южным потоком»

Конкретные представители Группы «Газпром» (как основного пользователя инфраструктуры ЕС) принимали активное участие на всех стадиях разработки и обсуждения кодекса. 15.12.15 Евро-

комиссия представила участникам рынка газа доработанный и одобренный ею проект Сетевого кодекса по тарифам. После прохождения процедуры комитологии (утверждения всеми странами ЕС) оба кодекса станут юридически обязывающими документами. В соответствии с графиком Еврокомиссии, оба кодекса должны вступить в силу в конце 2016 года, после чего наступит 12-месячный период их введения в действие в странах ЕС. После его окончания (не позже начала 2018 года) оба кодекса начинают автоматически действовать на территории стран ЕС.

Газпром как финансовый гарант

Важнейшим позитивным элементом этой процедуры является безусловная финансируемость данных газотранспортных проектов соответствующими операторами ГТС при заполнении их газом «Газпрома».

В соответствии с нормами Третьего энергопакета собственник товарного газа в трубе не может быть собственником/оператором этой ГТС. Это означает, что «Газпром» на территории ЕС отны-

не выступает лишь в качестве грузоотправителя (шиппера/shipper).

Но это означает, что только готовность грузоотправителя резервировать мощности отсутствующего пока нового трубопровода под свои будущие поставки может обеспечить финансирование создания данного трубопровода (новых мощностей ГТС) на рыночных условиях, то есть на условиях проектного финансирования (срочное возвратное привлечение земных средств под реализацию проекта, где гарантии возврата обеспечиваются лишь расчетной экономикой этого проекта), не привлекая бюджетные средства соответствующих государств. Кстати, именно из-за отсутствия контрактов с грузоотправителями на резервирование будущих мощностей транспортировки не состоялся проект Nabucco.

Перебрасываемые на новые маршруты после 2019 года обязательства «Газпрома» по поставке законтрактованных объемов газа в установленные в рамках его долгосрочных контрактов (ДСК) с европейскими контрагентами пункты сдачи-приемки представляют 100%-ную финансовую гарантию для операторов ГТС стран ЕС, которые, в соответствии с действующим законодательством ЕС, и обязаны профинансировать и построить новые мощности в случае предъявления грузоотправителями спроса на такие мощности.

Законтрактованные обязательства на поставку газа «Газпромом» являются юридически обязательными для исполнения обеими сторонами ДСК (контракта на поставку газа) — и продавцом, и покупателем. Ответственность за неисполнение этих обязательств обеспечивается соответствующими арбитражными процедурами.

Все это, с позиции чисто экономической, юридической и финансовой логики, превращает «Газпром» с его действующими контрактами на поставку в наиболее желанного грузоотправителя для операторов ГТС действующих и/или новых мощностей ГТС в ЕС.

Расчеты, приводимые здесь лишь в качестве иллюстративно-

www.ngv.ru

ИНФОРМАЦИЯ

ДЛЯ ОПЕРАТИВНОГО

ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ



Вертикаль выпускает 24 номера в год, предоставляя Вам необходимые для работы факты и статистические материалы быстрее, чем любое другое специализированное издание в отрасли

го примера (см. «Российские ДСК на поставку газа...»), свидетельствуют:

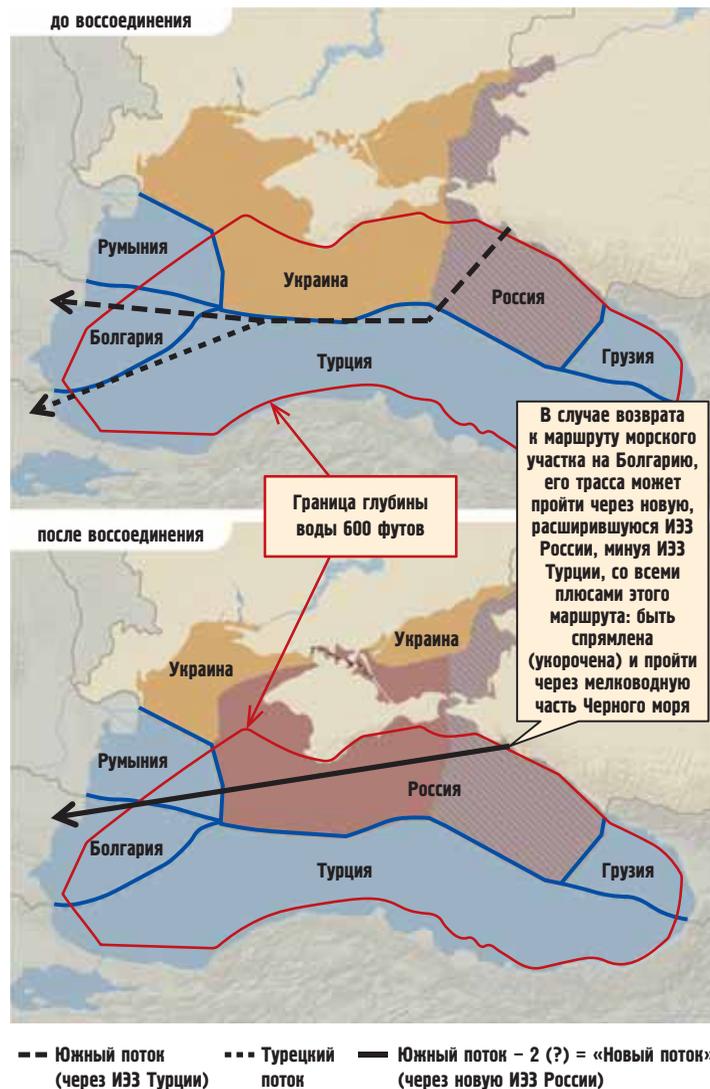
- (1) о 100%-ной заполняемости «новой трубопроводной системы на суше ЕС» (которая является необходимым продолжением морской части южного обходного маршрута, в какую бы точку на суше он ни вышел) за счет действующих газпромовских контрактов на поставку в первые годы после ее запуска, когда полная загрузка любой новой системы необходима для быстрой окупаемости проекта;
- (2) о 75%-ной загрузке системы за счет лишь действующих газпромовских контрактов на поставку за 15-летний период времени, каковая загрузка будет, безусловно, расти, поскольку, во-первых, на смену завершающимся срочным контрактам будут приходиться новые, во-вторых, наличие свободных мощностей новой системы в отдаленные периоды в рамках 15-летнего горизонта допустимого резервирования мощностей, вне всякого сомнения, привлечет новых потенциальных грузоотправителей из регионов, расположенных к юго-востоку от ЕС.

Что после 24.11.15?

Расстрел турецкими ВВС российского СУ-24 в небе над Сирией 24.11.15 является, на мой взгляд, логичным шагом этой страны по пути дальнейшего ухудшения отношений с Россией. В газовой сфере это находило свое воплощение, например, в последовательном наращивании давления на нашу страну с целью получения Турцией односторонних выгод и преимуществ при реализации проекта «Турецкий поток».

Турция стала, по сути, проводить политику мягкого шантажа (greenmailing), пользуясь ограниченными у России сроками для своевременной реализации этого проекта и объективными сложностями, возникшими в результате вынужденной смены российской стороной концепции южного обходного маршрута.

ДЕЛИМИТАЦИЯ АКВАТОРИИ ЧЕРНОГО МОРЯ ДО И ПОСЛЕ ВОССОЕДИНЕНИЯ КРЫМА С РОССИЕЙ: ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ МОРСКИХ ОБХОДНЫХ ТРУБОПРОВОДОВ



По-видимому, именно из-за первоначальной недооценки турецких рисков российской стороне пришлось впоследствии пойти на концептуальную переброску части транзитных украинских потоков после 2019 года с южного («Турецкий поток») на северный обходной маршрут («Северный поток-2»).

Более того, следует отметить, что даже в рамках реализации «Южного потока» обращение к сотрудничеству с Турцией было вынужденным: трасса «Южного потока» не могла пройти напрямую через украинскую исключительную экономическую зону (ИЭЗ) на Варну — по политическим (да и экономическим) соображениям Украина

не дала бы на это разрешения. Поэтому России пришлось обращаться к Турции за разрешением о прохождении трассы морского трубопровода через ее ИЭЗ. И лишь затем (при переходе от «Южного» к «Турецкому» потоку) трасса трубопровода перед входом в ИЭЗ Болгарии была повернута на европейское побережье Турции.

Я полагаю, что трагический эпизод с российским СУ-24 в небе над Сирией следует считать точкой невозврата в наших экономических отношениях с Турецкой Республикой. Но его надо считать не причиной, а лишь последней каплей для переделки складывающейся системы турецких рис-

ков, пришедших на смену украинским, и для взвешенной (несмотря на неумолимо сокращающееся временное окно возможностей для принятия решений) оценки их последствий для продолжения исполнения наших контрактных обязательств по бесперебойной поставке газа в Европу.

На суше ЕС проект должен осуществляться строгом в соответствии с правилами существующего законодательства ЕС, то есть по правилам Третьего энергопакета, в идеале — на основе ст.20(d) нового Сетевого кодекса по новым мощностям

Поэтому я считаю, что события 24.11.15 являются необходимым и достаточным условием, чтобы официально отказаться от дальнейшей реализации «Турецкого потока», тем более в предлагаемом Турцией одностороннем по началу варианте, экономическая целесообразность чего по данной трассе мне вообще представляется сомнительной.

Публичное обсуждение этой острой темы необходимо для решения задачи эффективного нахождения многостороннего оптимума всеми заинтересованными сторонами

Целесообразно вернуться к новому/старому маршруту (назовем его, условно, «Новый поток»), тем более, что начиная с момента, когда «Турецкий поток» был анонсирован российским президентом, некоторые ключевые лица в соответствующих структурах ЕС неоднократно (пусть и неофициально) высказывались в пользу предпочтения для России и ЕС уменьшить (если невозможно полностью исключить) роль Турции как новой транзитной страны для обеих сторон вместо Украины, выведя хотя бы одну нитку «Турецкого потока» на Болгарию/Варну.

Поэтому, думаю, что обсуждение варианта возможного возврата к трассе морской газопровода на Варну (где на берегу лежат и

ждут своего часа закупленные трубы для первой нитки морской части газопровода «Южный поток») будет встречено с пониманием европейской стороной.

От «Турецкого» к «Новому потоку»

Итак, я предлагаю рассмотреть возможность возврата к новому «Южному потоку» (перехода, тем самым, к «Новому потоку»), который должен быть видоизменен как в своей морской (маршрут), так и сухопутной части (процедура реализации) по сравнению с его предшественником. Морская часть «Нового потока» может быть спрямлена (см. «Делимитация акватории Черного моря...»).

После возврата Крыма под юрисдикцию России турецкая и украинская ИЭЗ перестали смыкаться в Черном море. Появилась возможность пройти через «новую» расширившуюся ИЭЗ России напрямую в ИЭЗ стран ЕС (Румыния и Болгария), минуя как украинскую, так и турецкую ИЭЗ.

Такое спрямление маршрута (если проект сможет быть реализован) принесет двойную экономию средств. Во-первых, новый «старый» маршрут почти на треть короче. Во-вторых, он пройдет по акваториям с гораздо меньшими глубинами вод (большая часть трассы — глубины вод в несколько сот метров, лишь часть к юго-западу от Крыма, перед входом в румынский сектор, — до 1,5 км), чем «Южный» или «Турецкий» потоки, которые за счет необходимости входа в турецкий сектор вынуждены были проходить по черноморскому глубоководью (свыше 2 км).

Реализация сухопутного продвижения «Южного потока-2» («Нового потока») по суше ЕС должна вестись по правилам ЕС. Первые две нитки могут, в принципе, врезаться в Трансбалканский газопровод, по которому сегодня газ транзитом через Украину поступает в страны Юго-Восточной Европы и в Турцию.

Но, конечно, решение о конфигурации мощностей ГТС на суше ЕС для пришедшего в Варну с моря газа будут принимать соответствующие операторы ГТС стран

ЕС в рамках действующих в ЕС процедур. При этом мы обсуждаем сейчас (в рамках Рабочей группы 2 «Внутренние рынки» Консультативного совета Россия–ЕС по газу) возможность опережающего (тестового) применения на практике утвержденного в декабре 2015 года Еврокомиссией (и передаваемого ею в процедуру комитологии) проекта Сетевого кодекса по новым мощностям ГТС, а именно процедуры, предусмотренной статьей 20(d). Быть может, целесообразно протестировать эту процедуру именно на примере «Нового потока» или его аналога.

Конечно, здесь возникает множество дополнительных вопросов для обсуждения (дьявол, как известно, в деталях). Сравнивая варианты, необходимо оценивать их риски. На мой взгляд, сохранявшиеся нерешенные вопросы по «Южному потоку» (по морской и сухопутной части) к моменту отказа от него были меньше, а риски ниже, чем новые нерешенные вопросы и риски, возникшие в связи со сменой концепции южного обходного маршрута с «Южного потока» (при условии его реализации по правилам ЕС на суше ЕС) на «Турецкий поток».

На мой взгляд, публичное обсуждение этой острой темы необходимо. Хотя бы для того, чтобы общественное мнение России и Европы могло понимать, что неоднократная вынужденная адаптация решений по выбору оптимального варианта продолжения бесперебойного газоснабжения Европы российским газом в условиях меняющийся совокупности рисков и неопределенностей — это есть задача поиска многостороннего оптимума всеми заинтересованными сторонами. И все грани этой проблемы должны быть понятны не только узкому кругу людей, принимающих решения в заинтересованных странах, но и профессиональному сообществу, и широким слоям общественности, дабы избежать появления виртуальных страхов, фантомных болей и других ненужных элементов, затрудняющих поиск взаимоприемлемого долгосрочного компромисса сторон. 