

Оверкиль на мировом рынке СПГ

Удар по Рас-Лаффану – это больше, чем потеря одного завода СПГ. В мире действует 47 СПГ-заводов общей мощностью 475 млн т в год. Средний уровень их загрузки составляет три четверти проектной мощности. В странах Ближнего Востока (Катар, ОАЭ, Оман) до начала войны в Заливе загрузка заводов СПГ превышала 100%. В мире также действует 206 регазификационных терминалов общей мощностью 1,1 млрд т СПГ в год. Их загрузка существенно различается по регионам, от 40–50% в Европе до четверти в Японии и порядка трети в Китае. Регазификационных мощностей в мире вдвое больше мощностей заводов СПГ.

Первые проекты СПГ представляли собой комплексные мега-проекты, включающие добычу, трубопровод от месторождения до берега, строительство завода СПГ, строительство регазификационного терминала в стране-потребителе и плюс пару танкеров-метановозов (один в пути, один под погрузкой). И обязательно долгосрочный контракт (ДСК), привязывающий производителя к потребителю. ДСК – механизм гарантированного возврата заемных средств в рамках так называемого проектного финансирования инвестиционных проектов. Цена СПГ в ДСК устанавливалась у потребителя и была привязана к дисконтом к цене замещающего газ (т. е. регазифицированный СПГ) энергоресурса: в Японии это была нефть, в Европе – нефтепродукты. Такую жесткую привязку производителя к потребителю через ДСК нельзя было назвать «рынком».

Рынок СПГ сложился в ходе мирового финансового кризиса 2008–2009 гг. Тогда экспорт СПГ из Катара оказался не востребован в США в результате сланцевой революции. Тогда катарский СПГ стал массово продаваться на споте, демпфируя по цене (низкие издержки производства СПГ на ос-



Андрей Конопляник

член научного совета РАН по системным исследованиям энергетики

нове крупнейшего в мире газового месторождения это позволяли). Катар все еще был единственным производителем, который мог одинаково эффективно продавать СПГ в газедефицитную Европу и Азию.

Дополнительный импульс развитию рынка СПГ дало начало экспорта из США в феврале 2016 г. И особенно введение ценовой формулы – так называемой «формулы Шеньер». Ценовая формула отвязала производителя СПГ от его конечного потребителя. Это означало переход от статистического, неторгового понятия «разница цен» в разных регионах к торговому или «торгуемому» понятию «ценовые дифференциалы» (спреды) между регионами. Совокупность инженерного решения (СПГ) и экономического решения («формула Шеньер») открыла возможность осуществления «арбитражных сделок» (на ценовую разницу) и сформировала глобальный рынок газа.

После выхода СПГ из США на рынок в мире стало два крупных глобальных игрока, которые располагали в сумме 40% мировых мощностей СПГ (110 млн т/год – США, 80 млн т/год – Катар).

До войны в Заливе СПГ занимал более 40% мировой газовой торговли (к 2040 г. ожидается рост

до 60%). Половина торговли СПГ – это спотовые (разовые) сделки. И также половина торговли СПГ – «портфельные сделки» (без однозначно заданного конечного потребителя). СПГ связывает региональные газовые рынки в единую мировую систему газоснабжения и формирует тем самым мировой рынок энергоресурсов (физической и бумажной энергии) и мировую систему энергоснабжения. Здесь, как в системе сообщающихся сосудов, все от всех зависит.

Проекты СПГ у стран Персидского залива есть в Катаре, ОАЭ, Омане. Были пока не реализованные намерения их создания в Ираке и Иране. Крупнейший в мире действующий проект СПГ – Рас-Лаффан в Катаре. До 28 февраля 20% мировых поставок СПГ шло с завода в Рас-Лаффане. Это огромный индустриальный комплекс (втрое больше Парижа по площади), созданный на основе самого большого в мире газового месторождения (60%, «Северный купол», принадлежит Катару; 40%, «Южный Парс», – Ирану). Проект анонсировали в 1981 г., работа по сооружению завода началась в 1994-м. Первая технологическая линия сжижения газа была построена в сентябре 1996-го. Первый танкер с СПГ покинул порт Рас-Лаффан в декабре 1996 г. Сейчас СПГ-комплекс Рас-Лаффан состоит из 14 технологических линий мощностью 77 млн т в год. Этого достаточно, чтобы покрыть годовой спрос в Японии, и превышает суммарный годовой спрос Великобритании и Италии.

На разных линиях – разные соинвесторы с госкомпанией «Катар Энерджи»: «ЭкссонМобил», «КонокоФиллипс» (США), «ТоталЭнерджи» (Франция), «Шелл» (Великобритания), «Мицуи», «Марубени» (Япония). По информации «Катар Энерджи», повреждены две технологические линии, на которых соинвестор – «ЭкссонМобил». Повреждение вынудило «Катар Энерджи» по

основанию форс-мажора отменить ДСК с Италией, Бельгией, Южной Кореей и Китаем. Восстановление займет 3–5 лет и обойдется компании в \$20 млрд потерянных доходов.

До войны ожидался избыток предложения на мировом рынке СПГ на ближайшие несколько лет. Теперь у Катара выбиты действующие мощности. «Потерянный» на неопределенное будущее газ – 17% общей мощности СПГ Катара. Отложен ввод новых мощностей – еще шести технологических линий совокупной мощностью 48 млн т в год, запуск которых должен был состояться в этом и в следующем году.

До войны перед монархиями Персидского залива не стояла проблема привлечения финансирования. Теперь страховая премия для этого региона будет зашкаливать. Захотят ли иностранные компании-соинвесторы рисковать? Если в нормальных условиях строительство заводов СПГ занимает примерно от трех до пяти лет в зависимости от мощности проекта, то ныне в условиях Персидского залива для этого потребуется больше времени и средств – с учетом как общих закономерностей, так и специфики момента. Период, в течение которого на рынке СПГ прогнозировался избыток предложения, в одночасье стал периодом, на котором образовался невосполнимый в течение этого времени дефицит. То есть на мировом рынке СПГ случился «оверкиль».

Это на руку США (см. «Ведомости» от 17 марта), которые, очевидно, будут сохранять режим санкций для российского крупнотоннажного СПГ. Мир разделился на тех, у кого есть ресурсы и у кого их нет. Начинается прямая конкуренция между Европой и Азией за ограниченные на несколько лет поставки крупнотоннажного СПГ. Некоторые страны уже начинают рассматривать возврат к углю в выработке электроэнергии. Нынешняя политическая Европа еще более активно включится в дороговую зеленую повестку. Но как она переживет текущий дефицит? И переживет ли?

ВЕЩЬ НЕДЕЛИ



АНДРЕЙ ГОРДЕЕВ / ВЕДОМОСТИ

Тяжелый электровелосипед

Федор Сухоруков

журналист «Ведомостей»

Несколько дней назад вице-мэр Москвы по вопросам транспорта и промышленности Максим Ликсутов сообщил в интервью «Коммерсанту», что к 2030 г. число ежедневных доставок в российской столице достигнет 1,5 млн и, чтобы осуществить их, понадобится 300 000 курьеров. Взять их, по мнению вице-мэра, неоткуда, поэтому вся надежда на симпатичные роверы, но и с учетом роверов курьеров все равно нужно будет много. Сейчас их 125 000, это на 25 000 больше, чем два года назад. И это «больше» очень чувствуется по уровню безопасности на дороге, в первую очередь для пешехода.

Нигде, ни в какое время суток пешеход не может быть спокоен: велокурьер подрежет его по дороге на работу, запутается в поводке собаки во время прогулки, напугает ребенка, вылетев из-за угла, и превратит в грязь газон на придомовой территории, по которому можно срезать угол. Снег как-то удерживал эту велоармию в узде: курьеры казались – да и были – бескомпромиссными супергероями, готовыми месить колесами сугробы любой глубины, чтобы мы получали свою пиццу, не выходя из дома. Весна поменяла акценты: снег сошел, скорости и риски возросли, как и уровень взаимной ненависти доставщиков и других участников движения, которые, безусловно, сами не чужды комфорта, связанного с доставкой до двери.

Совсем скоро, в июле, курьерам будет запрещено движение по тротуарам, и надо сказать, что сотрудники ГАИ уже начали в тренировочном режиме объяснять этим не вполне беспричинным ездом, для чего в городе придумано разделение на проезжую часть и пешеходную зону. Доставщики снабжены номерами, трекерами и прочими причудами, которые гипотетически должны вводить их поведение на дороге в рамки здравого смысла. Многие из них даже стали спешиваться на пешеходных переходах. 15 000 курьеров, по словам вице-мэра Ликсутова, перестали ими быть по причине, так сказать, должностного несоответствия.

Сократилось ли число «всадников», вылетающих у вас из-за спины в самый неожиданный момент или слепящих вас со встречи безжалостным галогеновым фонарем? Вопрос риторический. Можно ли решить проблему номерами, трекерами и силами инспекторов ГАИ или от электровелосипеда на тротуаре может спасти только полный запрет этого способа доставки?

Вероятно, и это не выход: люди с ящиками на спине мало кого обрадуют в метро и трамвае, выросшее время ожидания доставки добавит дискомфорта в наш и без того небезоблачный обиход, а следующими рискуют стать обычные велосипедисты или мамы с колясками.

Зато курьер на велосипеде выглядит как идеальный объект законодательства в год, когда братья за экзистенциальные проблемы политикам еще неудобно, а демонстрировать активную жизненную позицию перед думскими выборами все равно надо. Что ж, применительно к курьерам такая ситуация скорее даже воодушевляет.

Затянувшаяся пауза

Банкротство играет ключевую роль в функционировании рыночной экономики. Его эффективность определяется возможностью оперативно восстанавливать платежеспособность жизнеспособных компаний и устранять нежизнеспособные, передавая их активы новым владельцам.

Нахождение предприятия в процедуре банкротства не только значительно ограничивает его хозяйственные возможности, но и негативно влияет на возможности других экономических субъектов: напрямую – на его контрагентов, работников, бюджет, косвенно – на его окружение, и чем больше масштаб деятельности компании, тем это влияние больше. Поэтому сроки пребывания предприятия в процедуре банкротства, чем бы она ни завершилась, должны быть настолько краткими, насколько это возможно без потери эффективности процедуры и нарушения законных ожиданий и интересов ее участников.

За последние 10 лет наметилась устойчивая тенденция увеличения общих сроков процедуры банкротства, которые выросли в 2 раза. Для сравнения: в 2025 г. этот показатель достиг 48 месяцев, а в 2015 г. он был 25 месяцев. Затягивание процедур банкротства приводит к росту временных и материальных издержек их участ-



Евгений Акимов

старший управляющий директор, начальник управления принудительного взыскания и банкротства «Сбера»

ников, отдалает возвращение работоспособных предприятий в полноценный деловой оборот, снижает приведенную стоимость получаемых кредиторами денежных средств. Бюджет не получает доходов от имущественных налогов. А длительное нахождение предприятий в процедуре банкротства приводит к потере рабочих мест гражданами страны и может сопровождаться нарастанием социальной напряженности.

С точки зрения скорости возвращения компаний в нормальный хозяйственный оборот наше законодательство о банкротстве недостаточно эффективно. И вот почему.

Первое. У нас неэффективные процедуры реабилитации – финансовое оздоровление и внешнее управление в прошлом году применялись меньше чем в 1% случаев процедур банкротства. Можно признать, что сейчас у нас нет законодательно закрепленного механизма, который бы давал возможность компаниям договориться с кредиторами о плане спасения.

Второе. У нас неэффективная процедура торгов – 95% аукционов на повышение не дают результата, что увеличивает сроки передачи собственности новым владельцам примерно на полгода-год.

И третье. В целом процедура банкротства длится больше четырех лет – этот срок вырос за десятилетие в 2 раза: накопилось много точечных проблем, которые также ведут к затягиванию сроков и которые требуют дополнительной законодательной настройки.

Необходимость решения этих проблем назрела давно. Минэкономразвития инициировало разработку комплексного проекта реформы банкротства пять лет назад. По разным причинам принять этот проект быстро не получилось. Но затянувшаяся пауза позволила регулятору доработать текст.

В настоящее время завершается работа над новой версией «мега-проекта», чему немало способствует и вовлеченность рабочей группы в рамках Национальной модели целевых условий ведения бизнеса.

Например, в новой версии появились две статьи, посвященные

досудебной санации. В них подробно закрепляется механизм, который позволит компаниям в предпроблемный период обращаться за помощью к кредиторам и договариваться с ними, не опасаясь быть свергнутыми в ликвидационную процедуру банкротства. Предлагается достаточно перспективный, на наш взгляд, институт комплексного соглашения о санации, которое заключается вне банкротных процедур с согласия большинства кредиторов и одобряется судом.

Из текста исключены нормы, нарушающие основополагающие принципы разделения требований на реестровые и текущие или дающие приоритет отдельным видам кредиторов; решается назревшая проблема повышения вознаграждения арбитражных управляющих.

Но некоторые пункты по-прежнему вызывают сомнения. Например, предложение об изменении саморегулирования требует дополнительного обоснования, поскольку ни статистика ЕФРСБ, ни Верховного суда не подтверждает наличия серьезных проблем в действующей практике. К слову, на новую систему предлагается перейти не раньше 2030 г.

Несмотря на спорные моменты, своевременное принятие изменений обеспечит значительный положительный эффект для российской экономики, а кроме того, будет способствовать повышению инвестиционной привлекательности России для зарубежных инвесторов. –