



Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

**Нефть и газ**

Среда 16 октября 2019 №189 (6669 с момента возобновления издания)

kommersant.ru

17 Каких налоговых изменений ждать нефтегазовой отрасли в 2020 году

19 Зачем крупнейшие игроки рынка ТЭК скупают свои акции

20 Кому может достаться банкротящийся Антипинский НПЗ

# Арктический вопрос

Государство ищет способы активизировать работу на российском шельфе, которая стагнирует на фоне санкций, отсутствия достаточных налоговых льгот и необходимого объема инвестиций. Чиновники готовы рассмотреть возможность доступа в Арктику для частных компаний, сходятся во мнении относительно собственных буровых, но разошлись в вопросе условий отзыва лицензий. При этом эксперты уверены, что пускать новые компании на шельф нужно осторожно.

— инициатива —

Действующая в России налоговая система и режим недропользования не стимулируют полное и эффективное освоение существующих в стране месторождений. Такую позицию высказало Минэнерго в начале октября в ходе Российской энергетической недели. В текущей конфигурации, по словам замминистра энергетики РФ Павла Сорокина, падение добычи нефти неизбежно: ведомство прогнозирует снижение производимых в стране объемов с текущих 557 млн тонн в год до 448,8 млн тонн к 2030 году и 339,1 млн к 2035 году. Поскольку на массированный запуск новых крупных месторождений в стране в ближайшие годы рассчитывать не приходится, компании сообщают о воз-



можном введении в эксплуатацию лишь двух-трех значимых активов. Примерно половина из существующих в стране запасов нерентабельна для разработки. Из новых регионов выделяются Восточная Сибирь, где у российских нефтяников есть определенные достижения, а также континентальный шельф, прежде всего Арктики, которая до сих пор крайне слабо изучена. Так, по данным Минэнерго, на конец 2018 года плотность сейсмических профилей для арктических морей составляла: для Баренцева моря — 0,53 погонно-

го километра на квадратный километр (км/кв. км), для Карского моря — 0,26 км/кв. км, для моря Лаптевых — 0,14 км/кв. км, для Восточно-Сибирского моря — 0,06 км/кв. км, для Чукотского моря — 0,13 км/кв. км. Для сравнения: показатель плотности сейсмических профилей для широко разрабатываемого Каспийского моря составляет 1,06 км/кв. км. По закону право на российский континентальный шельф имеют только две компании — «Газпром» (работает на 29 участках Арктики, еще 5 — у «Газпром нефти») и

«Роснефть» (31 участок). С 2012 года, по данным Минэнерго, компаниям выдано 43 лицензии на разведку и добычу углеводородного сырья, в том числе 33 участка без проведения аукциона. Еще недавно предполагалось, что риски и затраты на геологоразведку в Арктике с российскими игроками разделит иностранные партнеры. Так, при помощи ExxonMobil «Роснефть» смогла открыть на принадлежащем ей участке шельфа в Карском море крупное месторождение «Победа». Но эти планы наруши-

ли введенные США и ЕС санкции в отношении российского ТЭКа. И теперь госкомпания, поделившие между собой шельф Арктики, вынуждены перенести сроки выполнения лицензионных обязательств, лишь частично выполняя свои прежние геологоразведочные планы. По данным Минэнерго, из-за санкций недропользователи в 2014–2016 годах добились изменения в 31 лицензию в Арктике. В основном изменения касались переноса сроков проведения большинства буровых работ на три года, уточнения

объемов сейсморазведочных 2D- и 3D-работ (в сторону уменьшения на 5–15%), изменения площади участков недр (в сторону уменьшения — обусловлено попаданием отдельных участков недр в границы государственного природного заповедника) и исключения обязательств по достижению уровня утилизации попутного нефтяного газа не ниже 95%. Среди месторождений, сроки работ на которых пришлось корректировать, было Долгинское НКМ «Газпром нефти». По результатам бурения там разведочной скважины в 2014 году стала очевидна более сложная геологическая модель и выявлены газоконденсатные залежи с высоким содержанием сероводорода (до 20%), что существенно снижает рентабельность разработки месторождения. В результате срок ввода его в эксплуатацию был перенесен с ранее заявленного 2019 года на 2029-й (план добычи — 4 млн тонн). Освоение Долгинского месторождения, по расчетам Минэнерго, обойдется компании с учетом отсутствия необходимой инфраструктуры в 270 млрд руб. на 66 млн тонн извлекаемых запасов с точкой безубыточности в текущих фискальных условиях при цене на нефть выше \$75 за баррель. В ведомстве признают, что доходность арктических проектов варьируется от отрицательных значений до 18% без учета дисконтирования, против доходности в 15–25% для проектов в традиционных регионах добычи, что снижает относительную привлекательность шельфа при выборе проектов для инвестирования. Помимо этого в России отсутствует полный спектр отечественных технологий, необходимых для освоения Арктики, тогда как технологическое развитие в мире позволило снизить точку безубыточности для глубоководных шельфовых проектов с \$80–100 до \$50–70 за баррель. Возможности российских компаний в регионе ограничивает затрудненный доступ к финансированию из-за санкционных ограничений и высокой закредитованности. с 14

# Электромобили не ждут в России

— тенденция —

Большое экологическое лобби заставляет мировой автопром вернуться от традиционных видов топлива в пользу машин на электричестве. Но, несмотря на динамичный рост спроса, объем производства электромобилей остается невысоким на фоне многомиллионных продаж автомобилей с двигателями внутреннего сгорания. В России у этого сегмента в целом нет перспектив в обозримом будущем с учетом госпрограммы по переводу транспорта на газ. К тому же на рынке убеждены, что экологическая безопасность электромобилей, за которыми тянется углеродный след, явно преувеличена.

В начале октября американский производитель электромобилей Tesla сообщил, что достиг рекордных показателей производства и поставок своих машин в третьем квартале 2019 года. Продажи выросли на 1,9% по сравнению с предыдущим также пиковым кварталом — до 97 тыс. автомобилей, основная доля которых пришлась на наиболее популярную Model 3 (79,6 тыс. машин). По итогам первого полугодия эта модель Tesla стала безоговорочным лидером мировых продаж, которые выросли почти в два раза, до 765 тыс. единиц. Активнее всего — в 2,1 раза — продажи электрических автомобилей выросли в Китае (там купили 430,7 тыс. штук), хотя в целом сбыт автомобилей на местном рынке упал на 12%. В Европе спрос вырос на 84%, до 173,2 тыс. электромашин.

Крутой разворот глобального автопрома в сторону машин с электрическими двигателями и отказ от дизельного топлива произошли после того, как стало известно о махинациях германского Volkswagen при сертификации продукции на уровень экологической безопасности. В сентябре 2015 года компанию обвинили в том, что специальная программное обеспечение на ряде моделей кончно занижало показатели выброса вредных веществ. С тех пор крупнейшие автопроизводители обнародовали амбициозные планы по расширению модельного ряда электромобилей. Сам Volkswagen планирует выпустить до 2028 года около 70 новых моделей электромобилей и произвести к этому сроку в общей сложности 22 млн машин на электрической тяге. В развитие этого направления автогигант планирует вложить в ближайшие пять лет около \$44 млрд.

## Электромобили не хватает заряда

Главным ограничением динамики спроса на электромобили является низкая обеспеченность их парка инфраструктурой. Сейчас, по данным The Boston Consulting Group (BCG), в мире насчитывается более 320 тыс. стандартных зарядных станций и 120 тыс. станций быстрой зарядки для машин с электродвигателем. По уровню обеспеченности зарядными станциями лидируют Нидерланды с 0,27 станции на один электромобиль, Германия — 0,22, Китай — 0,17 — и Япония — 0,14 (при среднем значении по миру — 0,14).

Зарядная инфраструктура во многих странах субсидируется государством, при этом автоконцерны также стараются инвестировать собственные средства в развитие зарядных станций, так как от этого в значительной степени зависит спрос на их продукцию. Так, в начале октября испанская Repsol открыла самую мощную в Европе зарядную станцию для электрокаров с терминалами мощностью 400 кВт. Это позволит заряжать транспортные средства за 5–10 минут, что сопоставимо со временем заправки машины с углеводородным двигателем.

Если даже в самых технически развитых странах мира остается острым дефицит инфраструктуры для электромобилей, то в России можно говорить фактически о ее полном отсутствии. По данным BCG, на 2,5 тыс. электромобилей тут приходится всего 170 зарядных станций. Спрос на электромобили на российском рынке остается спутанным: в 2018 году, по данным «Автостата», продажи новых электромобилей в РФ выросли на 51,6%, до 144 штук. В целом в России парк машин на электричестве на 1 января 2019 года насчитывал 3,6 тыс. штук, что составляет менее 0,01% от общего парка легковых автомобилей. Отставание российского рынка от глобальных темпов роста правительство оценивает в среднем в четыре-пять лет. И, по мнению экспертов, эта ситуация не улучшится без серьезной господдержки.

Уже принятые меры пока не дают очевидного эффекта. Так, для развития этого рынка на ввоз электромобилей введена нулевая пошлина. Государство предоставило владельцам электромобилей в Москве возможность парковать машины бесплатно, в Санкт-Петербурге электромобили освобождены от уплаты транспортного налога. Аналогичную меру собираются утвердить и московские власти, а также увеличить вдвое размер бюджетных

субсидий при покупке электромобилей для каршеринга и такси. О том, что правительство города планирует расширить поддержку развития электроавтомобилей, сообщил в конце сентября мэр столицы Сергей Собянин.

В последние два года Москва начала перевод дизельного городского транспорта на электродвигатели. «Постепенно мы вообще откажемся от двигателей внутреннего сгорания на нашем общественном транспорте. Такие интересные инициативы, как переход каршеринга на электромобили, мы тоже будем это стимулировать. По мере развития российского автопрома будем рассматривать вариант перехода служебного и коммунального транспорта на электрические двигатели, я думаю, это будет происходить в ближайшие годы», — подчеркнул мэр столицы.

Планируется активно развивать и инфраструктуру для электромобилей. Правительство Москвы уже подписало соглашение с ПАО «Россети» об установке в 2019–2023 годах не менее 300 зарядных станций для электробусов, легкового и двухколесного электроавтомобильного транспорта в течение 15 лет по контракту жизненного цикла.

## Россия выбирает бензин

Развивать в России планируется и собственное производство электромобилей, которое пока отсутствует. Но пока речь идет о небольших несерийных проектах. К концу года компания Zetta планирует представить компактный трехдверный автомобиль с электроприводом на два или четыре колеса, стоимость которого будет начинаться с 450 тыс. руб. Как пояснил гендиректор производителя Денис Шуровский, окончательная цена зависит от емкости батареи и типа привода. В базе машина с передним приводом сможет проехать на одной зарядке 200 км. Но, хотя по количеству деталей машина на 99% российская, батарея для нее импортируется из Китая. И ее стоимость настолько высока, что в стоимостном выражении локализация составляет около 50%. По прогнозам компании, сегмент компактных электромобилей, на который выходит Zetta, может вписаться до 15 тыс. проданных автомобилей в год в России. Экспортные продажи, отмечает господин Шуровский, по предварительным соглашениям, могут составить примерно 10 тыс. машин.

С помощью электродвигателя и литий-ионных батарей дать новое развитие закрытому в 2014 году проекту отечественного спорткара Marussia собираются инженеры

Новосибирского государственного технического университета совместно с КБ «Спектр». На проектирование электрического привода для создания электромобилей на базе спорткара уйдет около полутора лет. Но пока неги и речи о серийном выпуске машины.

О планах модернизации авто по работу на электричестве заявили и создатели президентского автопарка. Так, разработчики автомобилей Augus проекта «Кортеж» собираются внедрить в семейство автомобилей класса «люкс» для первых лиц российского государства более мощный электродвигатель, чтобы его можно было использовать независимо от основного и переключать в городе на электропитание. При этом, как пояснил весной гендиректор Augus Motors Франц Герхард Хильберт, автомобили серии не станут полностью электрическими, а останутся гибридными.

На рынке подобные проекты считают «заигрыванием с трендами». При этом, как признают в Минпромторге, в России перспективы широкого распространения электромобилей остаются туманными. Особенно учитывая госпрограмму по развитию газомоторного топлива как наиболее экологичной замены бензина и дизеля. Министерство энергетики России в 2019 году получит из резервного фонда правительства РФ 3,4 млрд руб. на строительство 85 объектов заправки транспортных средств природным газом. На ближайшие пять лет на развитие рынка газомоторного топлива заложено 50 млрд руб. Но, как заявлял в начале октября вице-премьер Дмитрий Козак, этих средств не хватит для расширения его географии, а значит, вложения могут существенно вырасти.

## Газовый призрак

Главным лоббистом перевода автомобилей в России на газ является, разумеется, «Газпром». Компания в обозримой перспективе рассчитывает продавать через сеть газозаправочных станций более 10 млрд кубометров газа.

В 2018 году президент Владимир Путин поручил Минэнерго подготовить концепцию развития рынка газомоторного топлива (ГМТ) до 2030 года, тогда же документ был направлен в правительство. Согласно концепции, количество автозаправочных станций на ГМТ должно вырасти с нынешних 150 тыс. до 700 тыс. автомобилей, газовых АЗС — примерно с 400 до 2,4 тыс. единиц. Для справки: в 2018-м объем реализации газомоторного топлива в России составил 700 млн кубометров.

Ирина Салова