

Как США и ФРГ собираются поддерживать Украину

И какой сценарий перехода от конфронтации к сотрудничеству может предложить Россия

21 июля этого года в результате долгих согласований по итогам «прощального» визита в США уходящего с политической арены канцлера ФРГ Ангелы Меркель было обнародовано «Совместное заявление США и Германии в поддержку Украины, европейской энергетической безопасности и наших климатических целей».

ТЕКСТ > Андрей Конопляник^{1,2}

ФОТО > Фотобанк 123RF,
Danil Shamkin\Zuma\TASS

Хотя в заголовке совместного заявления упоминание «Северного потока – 2» (СП-2) отсутствует, этот газопровод и сохраняющиеся разногласия по нему между США и ФРГ являлись центральным элементом переговоров. Заявление написано так называемым мягким юридическим языком (не «стороны должны/обязуются», а «стороны будут/обязу-

ются стремиться») и отражает хрупкий «баланс интересов» по этому вопросу, который сторонам удалось достичь в ходе переговоров и который они обязаны были продемонстрировать миру. Но оно не накладывает на них юридической или тем более экономической ответственности за неисполнение поставленных перед сторонами целей. А указанные прямые экономические обяза-

тельства (исключительно со стороны Германии) носят минимальный характер. Заявление представляет лишь вершину айсберга (90% скрывается за размытыми формулировками) и предполагает многочисленные «эффекты домино», неизбежно затрагивающие Россию.

О чем договорились США и ФРГ

Уже сам факт, что переговоры Меркель и Байдена завершились 16 июля, а заявление по их итогам было опубликовано только пять дней спустя, говорит о том, что до встречи первых лиц окончательных договоренностей достигнуто не было. Очевидно, что многие параметры соглашения вырабатывались уже непосредственно в ходе встречи.

В итоге договоренности Байдена и Меркель содержат простор для интерпретаций. Собственно, это отметила сама Меркель, сказав, что у ФРГ и США есть разные мнения по поводу СП-2. Агентство Bloomberg, ссылаясь на высокопоставленного официального лица в Вашингтоне, отмечает, что формулировки в соглашении выбраны намеренно двусмысленные, поскольку США не хотят давать России дорож-

В указанные в заявлении сроки «переговоры» (правда, неясно, кого и с кем) так и не начались. Да и могли ли? Ведь Россию, неизбежно ключевого участника любой композиции переговоров об украинском транзите после 2024 года, даже не спросили

ную карту своего возможного ответа на «какое бы то ни было зловредное поведение».

В заявлении стороны отметили, что намерены противодействовать «ненадлежащему (злонамеренному) использованию» Россией любого своего трубопровода, включая СП-2, «для достижения агрессивных политических целей путем использования энергии как оружия». Германия обязалась применять по отношению к СП-2 правила Третьего энергopakета ЕС (имеется в виду обновленной Третьей газовой директивы ЕС, содержащей дискриминационные по отношению к СП-2 положения. Дополнения вступили в силу в 2019 году, уже после принятия окончательного инвестиционного решения по проекту и, более того, после завершения финансирования проекта. То есть, по сути, введение указанных дискриминационных мер по отношению к СП-2 было произведено задним числом).

Предполагается вписать Украину в совместную «зеленую повестку» США и ЕС (в рамках партнерства США и ФРГ по климату и энергетике) для стран Центральной и Восточной Европы, в частности, для уменьшения спроса на энергопоставки из России. Поэтому Германия обязуется создать и взять на себя функции администратора «Зеленого фонда для Украины». США и ФРГ будут стремиться «способствовать и поддерживать» инвестиции в этот фонд в размере не менее 1 млрд долларов, в том числе от частных инвесторов из третьих стран. Германия сделает первоначальный взнос не менее 175 млн долларов.

Понятно, что за выдерживание жесткой линии на поддержку СП-2 как экономического проекта Герма-

нии приходится продолжать платить определенную цену, в том числе в виде прямых дополнительных финансовых расходов. При Трампе (противнике «зеленой повестки») это было обязательство ФРГ построить на своей территории несколько приемных терминалов для сжиженного газа. Плюс способствовать привлечению инвестиций (общим объемом до 1 млрд долларов) в строительство приемных терминалов СПГ и трубопроводной инфраструктуры в Центральной и Восточной Европе для альтернативных (помимо российских) поставок газа.

При Байдене, который в первый же день своего президентства вернул США в общемировую «зеленую повестку», американское противодействие России в Центральной и Восточной Европе оборачивается для Германии обязательствами дополнительных расходов в этом регионе в рамках «зеленой повестки» как цена за поддержку СП-2. Однако это кажущееся для ФРГ «обременение» на самом деле представляет дополнительные возможности (и рынок сбыта) для германской промышленности, поэтому прописанные в заявлении весьма незначительные затраты ФРГ будут с лихвой (с прибылью для ФРГ) переложены на плечи «получателей» этой помощи.

На мой взгляд, главным в заявлении является четвертый параграф, где сказано, что США и Германия едины в своем убеждении, что в интересах Украины и Европы – сохранить транзит газа через Украину после 2024 года (хотя речь идет о транзите российского газа, Россия в этом контексте в заявлении не упомянута). И что Германия обязуется использовать все

¹ Статья выражает исключительно личное мнение автора и является его персональной ответственностью.

² Доктор экономических наук, профессор, Советник генерального директора ООО «Газпром экспорт», соруководитель с российской стороны Рабочей группы 2 «Внутренние рынки» Консультативного совета Россия-ЕС по газу, член Научного совета РАН по системным исследованиям в энергетике.

Рис. 1. Представление автора о природе и трех основных компонентах транзитных рисков в трансграничных газовых поставках



* Направление логической цепочки формирования совокупности транзитных рисков – подход «снизу вверх»: название транзитной страны является последним по важности элементом в логической цепочке.

** Хотя прерывание транзита, воспринимаемое и/или преподносимое как произошедшее по политическим мотивам, может происходить по причинам технического и/или правового характера [как, например, январские транзитные кризисы РФ – Украина 2006 и 2009 гг., в основе которых – причины контрактного характера].
*** ДСЭГК – долгосрочный экспортный газовый контракт.

возможные рычаги для продления на срок до десяти лет транзитного соглашения Украины с Россией, «включая назначение спецпредставителя для поддержки таких переговоров, которые должны начаться... не позднее 1 сентября. США обязуются полностью поддерживать эти усилия».

Вашингтон – Москва – Киев

18 августа, накануне вылета г-жи Меркель в Москву, федеральное правительство Германии назначило таким спецпредставителем Георга Графа Вальдерзее, который уже выступал в этой роли в 2019 году. Как отметила Меркель в Москве, «Георг Граф Вальдерзее будет очень опытным переговорщиком касательно транзита газа через Украину и после 2024 года. Такова его задача».

За десять дней до этого Джо Байден назначил своего бывшего близкого советника Амоса Хохштейна спецпредставителем Госдепа США по энергетике. В своем Twitter Хохштейн называл строительство трубопровода «экзистенциальным кризисом, стоящим перед Украиной». Очевидно, он будет присматривать за тем, как Германия будет исполнять свои обязательства по заявлению.

В указанные в заявлении сроки «переговоры» (правда, неясно, кого и с кем) так и не начались. Да и могли ли? Ведь Россию, неизбежно ключевого участника любой композиции переговоров об украинском транзите после 2024 года, даже не спросили... Но уже сам факт того, что вопрос об обсуждении нового транзитного соглашения уже переведен в практическую плоскость, вселяет надежду, что такие переговоры начнутся не в канун истечения срока действия нынешнего транзитного договора, а много ранее. Это дает основания рассчитывать на более спокойное профессиональное обсуждение, поиск и, в идеале, нахождение действительно взаимоприемлемой модели и условий сохранения украинского транзита после 2024 года.

На пресс-конференции по итогам переговоров в Москве 20 августа канцлер ФРГ заявила, что «Северный поток – 2» – дополнительный проект, что Украина должна оставаться стра-

ной – транзитером природного газа и что Германия будет действовать, если Россия будет лишать Украину права на транзит. В ответ президент России Владимир Путин заметил: «...Мы готовы и после 2024 года транзитировать газ через территорию Украины. Но мы должны понять, на какой срок, в каком объеме. А для этого мы должны получить ответ, в том числе от наших европейских партнеров, сколько они у нас готовы закупать. <...> Мы не можем подписать транзитный контракт, если у нас нет контрактов на поставку нашим потребителям в Европе. А с учетом «зеленой повестки», которая сейчас, по сути, уже осуществляется в Европе, у нас стоит вопрос, будут ли у нас вообще закупать газ и сколько. Это предмет для обсуждения». И затем подчеркнул, что «в любом случае это вопрос чисто коммерческого характера, имею в виду еще одну составляющую – техническое состояние самой трубопроводной системы».

В Киеве 22 августа г-жа Меркель пошла еще дальше, заявив, что к 2046 году европейские страны или полностью остановят поставки голубого топлива из России, или будут импортировать газ в небольших объемах. Канцлер указала на то, что Украина должна будет приспособиться к жизни без транзита газа и начать сотрудничать в других сферах, например, по водороду. «Но такой проект нужно развивать поэтапно, в 2024 году он (водород. – А.К.) не сможет заменить газ».

Попробуем исходя из технико-экономической и финансово-экономической логики проанализировать основные структурные блоки комплекса вопросов, относящихся к возможным последствиям переговоров США и ФРГ в Вашингтоне (16 июля), которые г-жа Меркель продвигала и в своих последующих визитах в Москву и Киев (20 и 22 августа).

Пирамида транзитных рисков

Любой новый инфраструктурный транспортный проект является «дополнительным» по отношению к уже существующей транспортной инфраструктуре. А дальше вступает в действие «эффект матрицы», иначе говоря, перераспределение транспортных потоков в рамках этой новой, расширенной инфра-

структуры с учетом существующих контрактных ограничений. То есть существующих обязанностей грузоотправителя прокачивать оговоренные в контракте на транспортировку (на транзит – если через третьи страны) и на согласованных в нем условиях объемы газа (например, «качай или плати», «используй или теряй», «используй или поставляй на вторичный рынок» и т.п.). При этом продолжительность контракта на транспортировку (транзит) может быть меньше продолжительности контракта на поставку, во исполнение которого заключен контракт на транспортировку (транзит). В итоге возникает проблема так называемого контрактного несоответствия, которая отражает первый уровень «пирамиды транзитных рисков» (см. рис. 1)

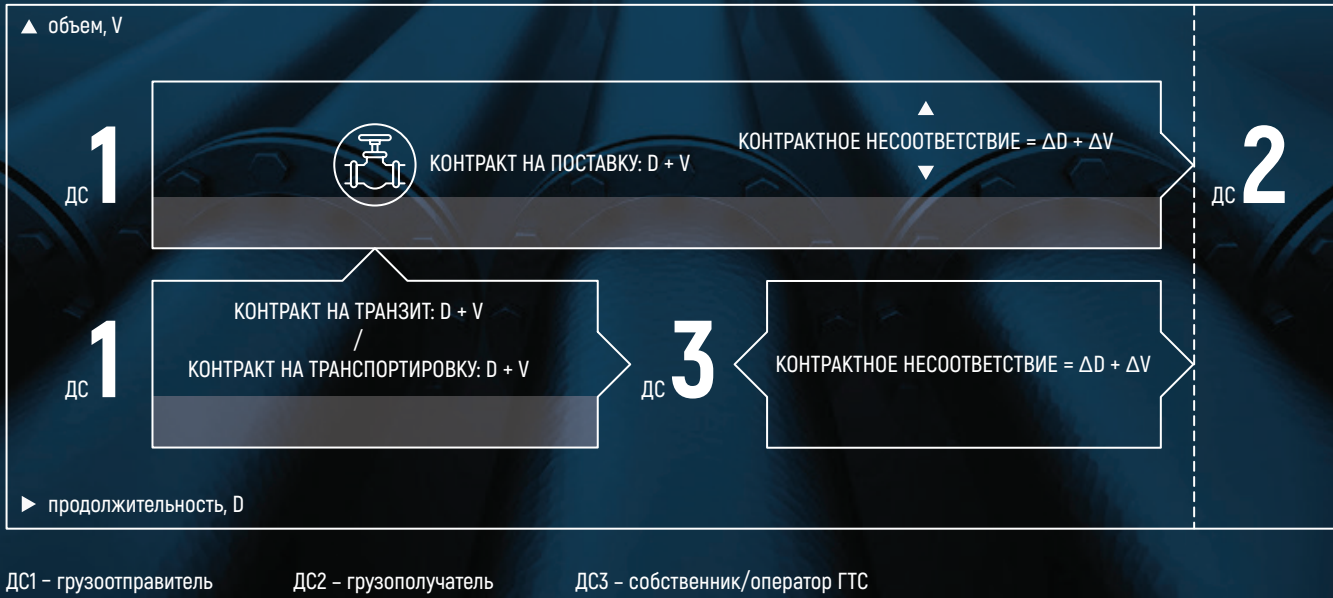
Но как в китайской каллиграфии слово кризис описывается двумя иероглифами, один из которых означает «проблему, препятствие на пути», а второй – «вызов, возможность решения проблемы, преодоления препятствия», так и проблема «контрактного несоответствия» имеет два измерения.

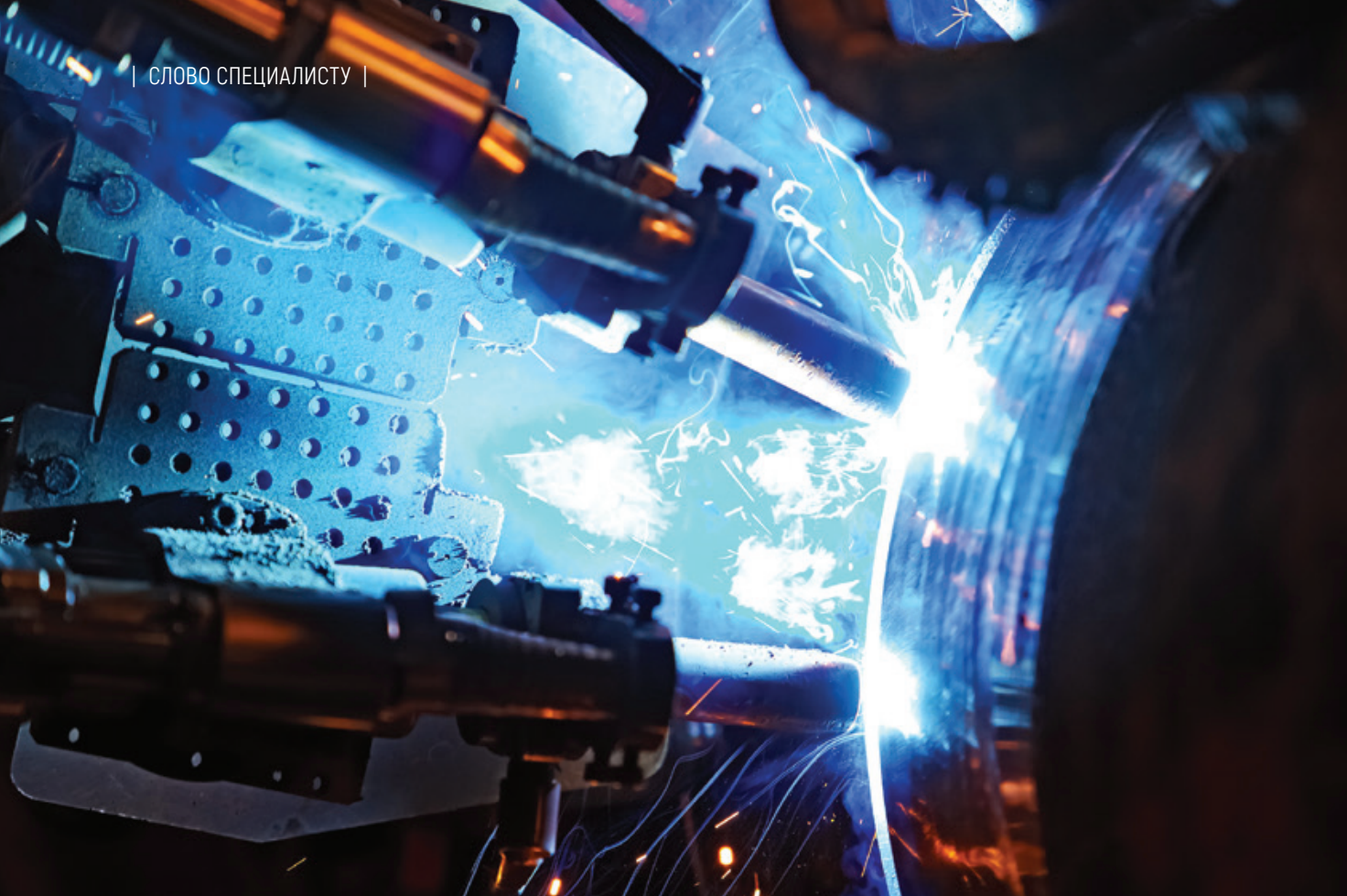
С одной стороны, «контрактное несоответствие» – это риск для поставщика (грузоотправителя), что его истекший контракт на транспортировку (транзит) может быть не возобновлен оператором газотранспортной системы (ГТС). Что поставит под угрозу риск исполнения грузоотправителем его долгосрочного контракта (ДСК) на поставку (см. рис. 2). А для покупателя по ДСК – это риск неполучения законтрактованных объемов в предписанные сроки. За неисполнение ДСК покупатель может наложить на поставщика штрафные санкции, прописываемые в ДСК.

Но это же предполагает для поставщика и покупателя газа новые возможности, создавая предпосылки для диверсификации маршрутов доставки (один из трех элементов понятия диверсификация, два других для потребителя – диверсификация поставщиков и источников поставок, для поставщика – диверсификация рынков и покупателей). При этом диверсификация маршрутов доставки является общим элементом в этой триаде для поставщика (экспортера) и покупателя

По оценке аудиторской компании KPMG, техническое состояние украинской ГТС находится в плачевном виде: ежегодное число аварий колеблется вокруг 30, а «индекс аварийности» на порядок превышает значения для ЕС/ФРГ

Рис. 2. Проблема контрактного несоответствия



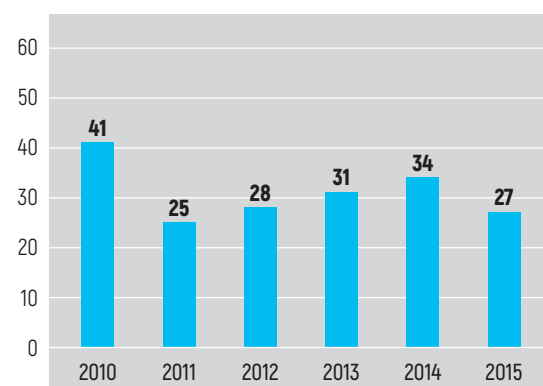


(импортера), поскольку защищает их общие интересы по повышению надежности и бесперебойности поставок.

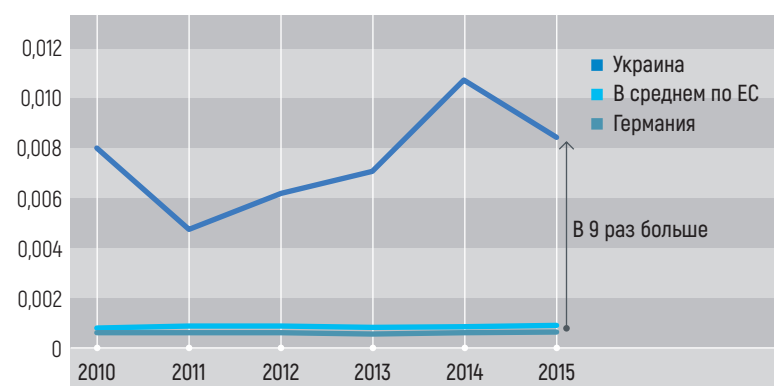
Закончился у грузоотправителя контракт с оператором ГТС – у него возникает юридически обусловленная возможность (право) либо продлить существующий и/или заключить на новых условиях новый контракт с тем же оператором ГТС по тому же маршруту, к тем же пунктам сдачи-приемки газа (ПСП). Либо искать новые пути транспортировки своего газа на внешний рынок. И при



Рис. 3. Техническое состояние ГТС Украины
Число аварий

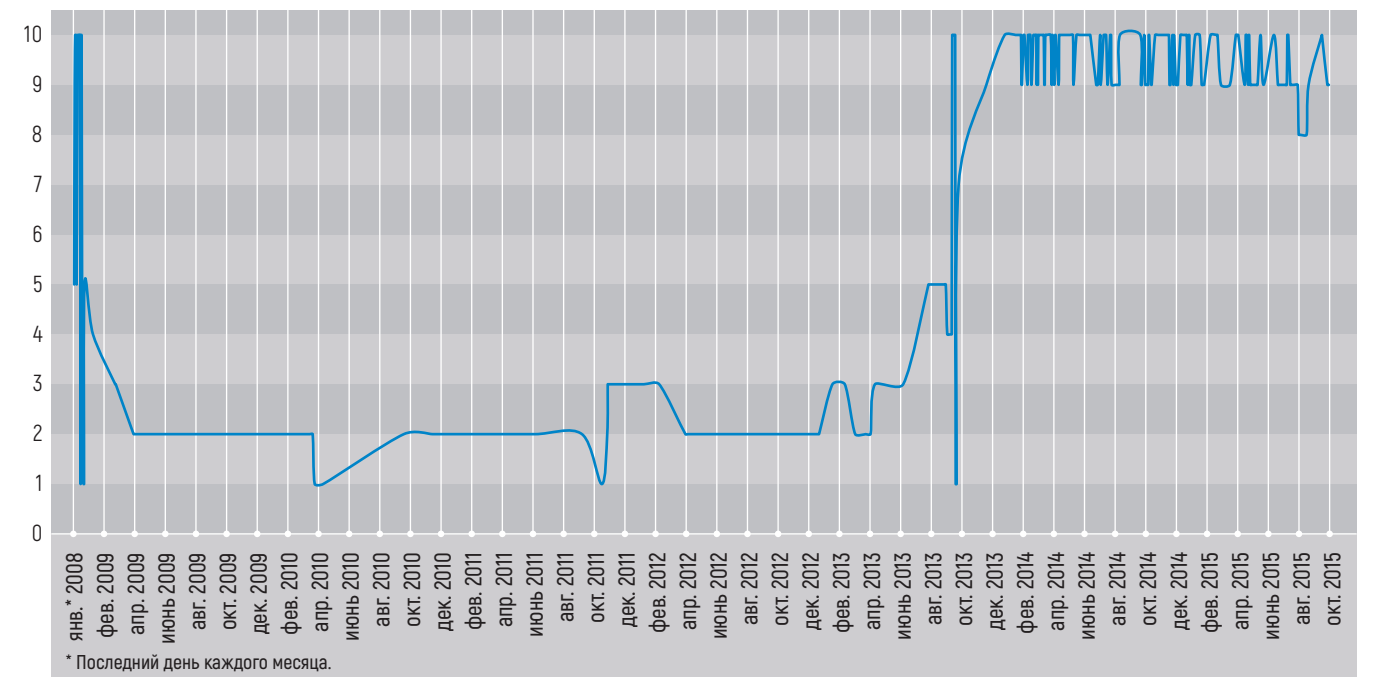


Число аварий в расчете на 1000 км × 1 млрд куб. м/год



Источник: KPMG

Рис. 4. «Индекс вероятности прерывания транзита» через Украину (2009–2015)



* Последний день каждого месяца.

наличии альтернативных маршрутов, выводящих на те же ПСП, сравнивать условия транспортировки, предлагаемые операторами ГТС на этих маршрутах, и выбирать для нового контрактования того, кто будет более приемлемым как поставщику (экспортеру), так и покупателю (импортеру). Это значит – более надежным по техническим параметрам, более выгодным экономически и более предпочтительным с экологической точки зрения, учитывая сегодняшнюю значимость климатической повестки. Наконец, он имеет право предпочесть ту транзитную страну, политическая атмосфера в которой является более благоприятной к стране происхождения транзитного газа, что уменьшает риски потенциального прерывания транзита по политическим мотивам.

Чем хуже техническое состояние транзитной системы и/или политические взаимоотношения государства-поставщика и транзитной страны, тем выше вторая и третья группа транзитных рисков в рамках их пирамиды.

По оценке аудиторской компании KPMG, техническое состояние украинской ГТС находится в плачевном виде: ежегодное число аварий колеб-

лется вокруг 30, а «индекс аварийности» почти на порядок превышает значения для ЕС/ФРГ (см. рис. 3).

Чтобы оценить влияние политического фактора (напомню об утвержденной 25 марта этого года указом президента Украины стратегии военной безопасности государства, где Россия признается военным противником страны, то есть по территории Украины транзитом проходит газ «враждебного государства»), я в свое время совместно с М. Ларионовой рассчитал «индекс вероятности прерывания транзита» через Украину по методологии, разработанной на основе принципов оценки кредитных рейтингов международными рейтинговыми агентствами (см. рис. 4). В итоге мы получили, что этот индекс с максимального значения 10 (январь 2009-го, когда транзит был прерван на 19 дней) опустился до значений плюс-минус 2, но с середины 2013 года стал расти и к середине 2014-го (после Крымской весны) устойчиво остановился вновь на максимальной отметке.

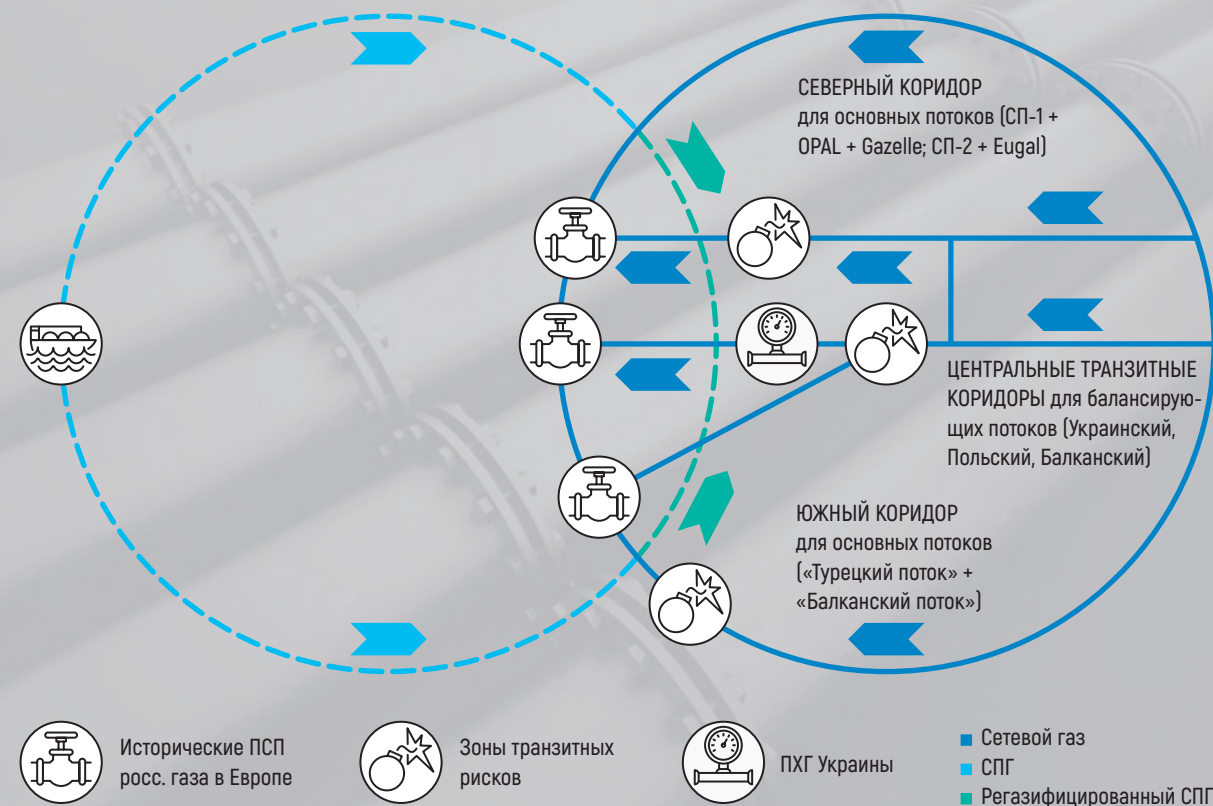
Это означает одно: чем выше пирамида транзитных рисков, тем выше страховые премии, тем больше предпочтений у потребителя обратиться к производителю/экспортеру, у которого данная пирамида не столь высока. Сам

факт наличия пирамиды транзитных рисков с их высокими значениями на всех трех уровнях означает повышенную вероятность неисполнения контракта на поставку газа потребителю с ущербами и штрафными санкциями для поставщика, ибо именно он в рамках ДСК несет ответственность за доставку газа в ПСП, пусть даже путь к ним пролегает через ГТС третьих стран, вне сферы его ответственности и влияния и возможности поддерживать эту ГТС в работоспособном состоянии. Поэтому диверсификация путей доставки – один из наиболее эффективных путей минимизации или полного исключения транзитных рисков. Отсюда – прямой путь к новой конфигурации российской экспортной газовой инфраструктуры.

Новая конфигурация экспортной инфраструктуры

С вводом в эксплуатацию СП-2 завершается создание новой конфигурации технической инфраструктуры экспортных поставок российского газа в Европу. Это новая технико-экономическая реальность в газоснабжении Европы. Высказывания Меркель нельзя рассматривать вне этой новой реальности. Завершается переформатирование

Рис. 5. Переход от радиальной (системы линейных коридоров) к радиально-кольцевой системе газовых поставок из РФ в ЕС



исторически существовавшей с конца 1960-х годов инфраструктуры экспортных поставок советского, впоследствии российского, газа в Европу. От советской системы линейных экспортных коридоров – украинского, затем и польского – мы переходим к радиально-кольцевой системе поставок российского газа в Европу, которая замыкается на одни и те же ПСП в ЕС (см. рис. 5). К двум линейным коридорам добавляется северное полукольцо (морские трубопроводы «Северный поток – 1» (СП-1) и СП-2 с их сухопутными продолжениями OPAL плюс Gazelle и Eugal) и южное полукольцо (морской «Турецкий поток» плюс его сухопутное продолжение «Балканский поток»).

При этом сухопутное продолжение СП-2 – газопровод Eugal – уже эксплуатируется. По нему идут поставляемые по СП-1 объемы газа, которые «Газпрому» запрещено прокачивать в рамках полной пропускной способности OPAL,

но лишь в рамках 50-процентной его загрузки, на основании решения Суда ЕС по иску польского регулятора.

В рамках этой новой конфигурации поставок значение украинского коридора изменяется, но его важная роль, безусловно, сохраняется и до 2024 года, и после. В моем понимании, уже в новом качестве. Не как единственного (поначалу) или основного (впоследствии) транзитного коридора, а как важного элемента диверсифицированной системы российских поставок в ЕС. То есть Украина сохраняет право на транзит и возможность этим правом воспользоваться, но не обязанность оставаться основным (или даже вспомогательным) транзитным коридором.

Новая роль украинского маршрута в рамках новой радиально-кольцевой инфраструктуры поставок российского газа в Европу, на мой взгляд, – это роль своего рода балансирующего инфраструктурного

коридора в условиях, когда основные российские экспортные потоки обоснованно переводятся на северное и южное полукольца с целью их загрузки до проектных значений (вопросы окупаемости), удешевления издержек транспортировки (более короткие маршруты доставки по обоим СП), более высокой экологичности новых газопроводов.

Я бы даже сказал, что Украина в рамках радиально-кольцевой системы поставок российского газа в ЕС приобретает новую важную роль «балансирующего инфраструктурного звена» в этой системе, в чем-то созвучную роли Саудовской Аравии – в недавнем прошлом «балансирующего поставщика» на мировом рынке нефти. Конечно, при условии адекватной модернизации украинского экспортного коридора.

Деньги на это могут прийти только с международного рынка капитала и только на условиях проектного финансирования. Или

от заинтересованных стран ЕС или из США, поскольку закон №4116-а «О внесении изменений в некоторые законы Украины о реформировании системы управления единой ГТС Украины», подписанный 8 сентября 2014-го тогдашним президентом Порошенко, предусматривает модернизацию и эксплуатацию украинской ГТС исключительно «совместно с европейскими и американскими партнерами», а российским юридическим и физическим лицам запрещено участвовать в этой деятельности. И понятно, что возврат инвестиций в такую модернизацию может быть обеспечен только за счет прокачки по модернизированному коридору российского газа в ЕС. Но это не означает заблаговременно и упреждающе гарантированную, безотносительно конкретных технико-экономических и финансово-правовых и контрактных условий, загрузку части украинской ГТС под транзит российского газа в ЕС. О чем в очередной раз напомнил президент России на пресс-конференции с г-жой Меркель 20 августа.

Право на транзит vs обязанность сохранения транзита

Россия – суверенная страна, и нельзя навязать ей обязанность направлять газ по указанному ей извне транзитному коридору или пропускать через свою территорию транзитом газ третьих стран для загрузки украинской ГТС в целях его транзита в Европу, чтобы там этот газ конкурировал с российским газом. Для этого отсутствуют международно-правовые основания, обязательные для России. Это я утверждаю в том числе как человек, в течение долгого времени занимавшийся вопросами Договора к Энергетической хартии (ДЭХ), на который любят ссылаться некоторые западные эксперты для обоснования такой «принудительной обязанности» – как своего рода очередной «позитивной дискриминации», допускаемой и широко применяемой в регуляторной практике ЕС. Причем я занимался ДЭХ как извне (будучи в течение почти двух лет руководителем российской делегации на переговорах по ДЭХ в начале 1990-х), так и изнутри процесса (работая в течение шести лет в должности заместителя Генерального секретаря

Секретариата Энергетической хартии в Брюсселе в 2000-х), когда этот вопрос (о принудительном открытии доступа третьих стран к транзиту через РФ помимо желания самой РФ) неоднократно поднимался, в первую очередь ЕС и Украиной.

Никакая страна не приобретает роль «транзитного коридора» навечно. Не следует путать юридически различающиеся понятия «право» и «обязанность», в том числе «право на транзит» (Меркель: нельзя лишать Украину «права на транзит») и «обязанность сохранения транзита» (Меркель: «Украина должна оставаться страной-транзитером») для страны-поставщика.

Поэтому единственная возможность для транзитной страны удерживать поставки через свою территорию – постоянно демонстрировать более высокую экономическую привлекательность транспортировки по сравнению с альтернативными маршрутами.

Фейковые угрозы и оплата несуществующих услуг

В совместном заявлении США и Германии упомянуты также меры по поддержке и расширению мощностей реверсных поставок газа на Украину с целью «полной защиты Украины от возможных будущих российских попыток

Единственная возможность для транзитной страны удерживать поставки через свою территорию – постоянно демонстрировать более высокую экономическую привлекательность транспортировки по сравнению с альтернативными маршрутами

Тем более что Меркель предупредила, что ФРГ «будет активна, если Россия будет лишать Украину права на транзит».

Поставщик и покупатель постоянно оценивают риски доставки по тому или иному существующему маршруту, через ту или иную страну. Диверсификация путей доставки и существование проблемы «контрактного несоответствия» такую возможность предоставляет. И если эти риски, по мнению хотя бы одной из сторон, становятся избыточно высокими, включается поиск альтернативных вариантов, как в рамках системы трубопроводных поставок, или переход к СПГ, который по сути является «виртуальным трубопроводом» без транзитной компоненты. Причем оценка происходит по всем трем компонентам «пирамиды транзитных рисков» (см. рис. 3), которые в своей совокупности должны быть более предпочтительными у данной транзитной страны, чем у потенциальных альтернативных маршрутов.

остановить поставки газа в страну». Украина в одностороннем порядке в 2015 году отказалась от прямых закупок российского газа и перешла к закупкам газа по реверсу. Поэтому, во-первых, нельзя остановить то, чего уже давно нет. Во-вторых, как многократно было разъяснено на всех возможных уровнях российской стороной, реверсный газ с запада Украины – это тот же российский газ, который закупается европейскими трейдерами, а затем перепродается ими на Украину по более дорогой цене. Это на контрактном уровне. А на уровне физическом (молекулярном): этот газ отбирается из транзитной трубы на востоке Украины, где сосредоточены основные производственные объекты и представлен основной уровень спроса на газ, а отобранные из трубы транзитные объемы компенсируются на западе страны за счет физически непоставленного (но поставленного юридически, контракты на поставки имеются) на Украину того самого реверсного

газа, который европейские трейдеры якобы поставили (контрактно – на бумаге, но не физически – в реальности) на Украину.

Отсюда возникает вопрос об обоснованности расчета платежей за транзит газа через Украину. Ведь при наличии реверсных поставок далеко не весь объем транзитного газа действительно транспортируется через всю страну. Поэтому работа по его транспортировке осуществляется только частично, а не на весь контрактный транзитный объем. Затрат на эту невыполненную работу нет, но сумма уплачиваемых транзитных тарифов рассчитывается, похоже, за контрактный объем прокачки, а не за реально прокачиваемый объем (см. рис. 6).

И это соображение не имеет отношения к формуле «качай или плати», которая, увы, была заложена в модель действующего транзитного контракта. И которая, в соответствии с действующим европейским законодательством, имеет альтернативы.

Например, еще в 2013 году в рамках самого первого Сетевого кодекса – подзаконного акта – к Третьему энергопакету ЕС была принята формула UIOLI, которая обычно переводится как «используй или теряй», но у нее есть и иная официальная расшифровка: «используй или отдай на вторичный рынок», то есть отдай другому, пока сам не пользуешься. Это дает возможность не платить за неиспользуемые в данный момент грузоотправителем транспортные мощности, а передавать их для временного использования оператору ГТС по его усмотрению. Напомню, Украина с 2011 года применяет на своей территории правила Третьего энергопакета ЕС. Понятно, что механика и условия такой временной передачи права пользования внутри долгосрочного транзитного контракта должны быть предметом переговоров оператора ГТС и грузоотправителя. Но были ли переговоры по этому вопросу в 2019-м? И могли бы они вообще состояться в той спешке, которая происходила в силу позднего начала самого переговорного процесса по перезаключению истекшего 10-летнего транзитного контракта. Тогда, думаю, просто не могли из-за нехватки времени. Сегодня время еще есть...

Снова санкции?

Во втором параграфе заявления сказано, что «если Россия будет использовать поставки энергоносителей как оружие или предпримет дальнейшие агрессивные действия против Украины, Германия будет настаивать на эффективных мерах на уровне ЕС, включая санкции, чтобы ограничить экспортные возможности России в Европу в энергетическом секторе, включая газовый, и/или в других экономически значимых секторах». Полагаю, что это маловероятная для исполнения страшилка. Ибо, как показала посткрымская история, первыми и главными пострадавшими от антироссийских санкций были европейские компании и страны. Так что в очередной раз совместные действия США и ЕС против России обернулись выигрышем США и проигрышем ЕС.

И теперь пострадавшими от принудительного в таком случае нарушения контрактных обязательств станут компании Германии, покупатели российского газа, и «Газпром», его трубопроводный поставщик. Новатэкские поставки СПГ для Европы уйдут в Азию, а «долевой газ» иностранных акционеров НОВАТЭКа, в первую очередь французской Total, под эти умозрительные, на мой взгляд, санкционные ограничения, очевидно, не попадает. К форс-мажорным обстоятельствам такая ситуация относиться не будет. Поэтому у компаний обеих сторон будет возможность прибегнуть к юридической защите своих прав и нарушенных контрактных обязательств. У «Газпрома» и РФ – через инструменты ВТО. У германских компаний – через инструменты ВТО и ДЭХ (в последнем случае – напрямую в международный арбитраж). С иском к (уже новому) правительству ФРГ. А в случае «реакции на уровне ЕС» – и с иском против ЕС. Как это уже сделала, например, компания Nord Stream 2 AG, подав 26 сентября 2019 года соответствующий иск против ЕС в международный арбитраж по статье 26 ДЭХ за дискриминационные поправки в Третью газовую директиву ЕС.

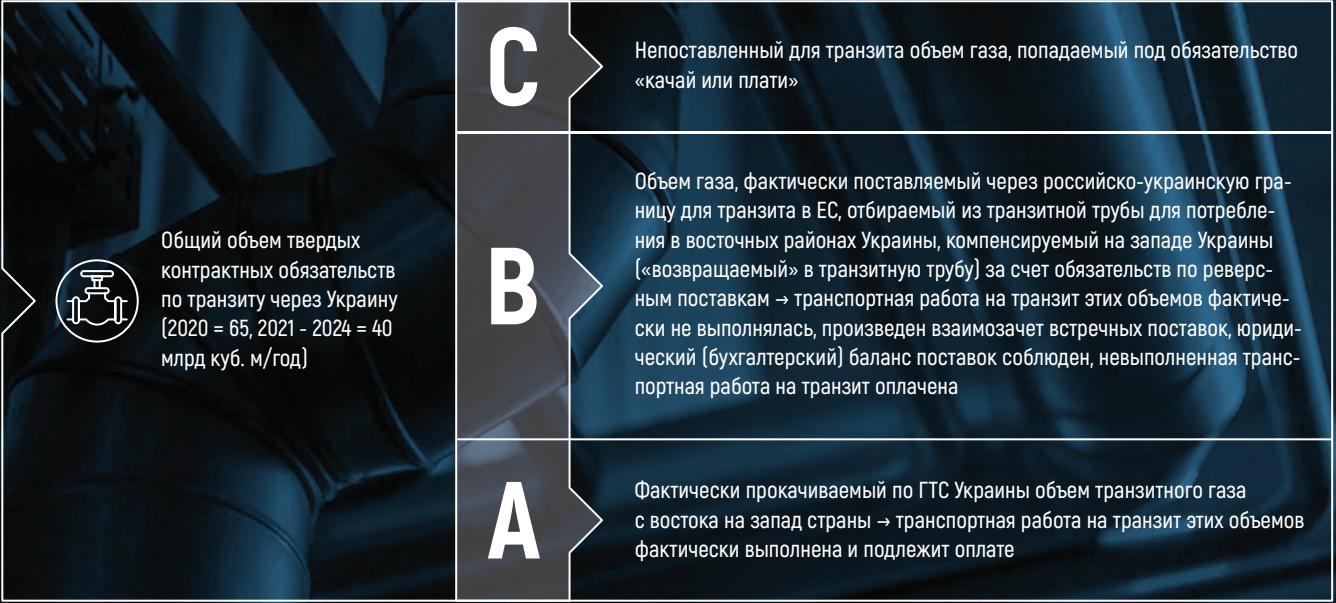
От конфронтации к сотрудничеству

Очевидно, что на смену «политической необходимости» добиться под-

писания нового транзитного соглашения в короткие сроки любой ценой должно прийти обстоятельное, максимально деполитизированное обсуждение деталей будущего соглашения. Некоторые ключевые элементы возможного будущего транзитного соглашения были обозначены заинтересованными сторонами. Увязать их во взаимоприемлемое соглашение – удел «технических» специалистов: технологов, экономистов, финансистов, юристов. Это предопределяет неизбежно длительный переговорный процесс. Причем, на мой взгляд, сегодня оптимальная переговорная конфигурация – это международные финансовые институты (МФИ – предоставляющие проектное финансирование на модернизацию транзитной части ГТС), Россия («Газпром» – компания-поставщик, обеспечивающая транзитные объемы во исполнение своих контрактных обязательств), ЕС (компания-покупатели, в первую очередь германские, гарантирующие долгосрочные закупки российского газа), Украина (компания – оператор ГТС). Поскольку новое транзитное соглашение должно не только включать ключевые элементы собственно транзита, но и опираться на работоспособный механизм финансирования модернизации выделенного транзитного коридора в рамках ГТС Украины (самостоятельной рыночной зоны, на мой взгляд, на основе трубопроводов «Прогресс» и Уренгой–Помары–Ужгород). Поэтому еще одним участником переговорного процесса может быть сертифицированный европейский оператор ГТС, который может стать оператором ГТС вышеуказанной выделенной самостоятельной рыночной зоны (не обязательно, чтобы эти функции были сохранены за ОГТС Украины). На такую роль может претендовать, например, оператор одной из двух рыночных зон Германии (Gaspool и NetConnect Germany), который функционально высвобождается после их слияния с октября 2021 года (самое позднее к 1 апреля 2022 года).

Такая модернизация необходима в целях повышения надежности и бесперебойности транзита через Украину в будущем (в рамках сегоднешнего соглашения такие риски возложены на «Нафтогаз»), ибо стало

Рис. 6. Какую работу по прокачке транзитного газа выполняет Украина и насколько оплата соответствует реально выполняемой работе в рамках действующего транзитного контракта



общепризнанным, что в результате регулярного недофинансирования техническое состояние ГТС Украины катастрофически ухудшается (см. рис. 3).

В повышении технической надежности транзита заинтересованы, в первую очередь, европейские покупатели газа (особенно Германия) и его поставщик (Россия). МФИ необходимы для обеспечения проектного финансирования модернизации выделенной части ГТС Украины (транзитного коридора). Гарантией возврата выделенных в рамках проектного финансирования средств является исключительно и только транзит российского газа, что кардинально меняет позицию России в такой конфигурации переговорного процесса: страна становится ключевым элементом, без которого схема распадается и привлечение финансирования на модернизацию ГТС Украины становится если не невозможным, то чрезвычайно проблематичным. А значит, сохраняются и с каждым годом повышаются технические риски – со стороны Украины как транзитной страны – для сохранения надежности и бес-

перебойности транзитных поставок из РФ в ЕС.

Это основа и залог изначальной общности интересов как минимум трех из четырех участников нового переговорного процесса (РФ, ФРГ, МФИ), в рамках которого, безусловно, должны и неизбежно будут учитываться интересы российской стороны в силу ее ключевой роли в обеспечении финансирования предлагаемой схемы. Чрезвычайно важно, что при такой конфигурации РФ и ФРГ сразу оказываются «в одном лагере», фактически по одну сторону переговорного стола. Более того, подключение МФИ даст возможность перейти от конфронтационного к кооперационному типу переговоров.

Когда заключение транзитного соглашения есть цель переговоров, то они, тем более в нынешней политической обстановке, неизбежно приобретают конфронтационный характер. В рамках таких переговоров с участием третьих сторон Россию будут пытаться принудить к заключению транзитного соглашения. Поскольку у России и Украины как сторон переговоров разные целе-

полагания, между ними возникает своего рода «армрестлинг», при котором Германия (спецпредставитель) или Еврокомиссия (Еврокомиссар по энергетике) выступают в качестве третьей стороны, «мирового посредника» для примирения противоборствующих переговорных сторон.

Но когда подключаются МФИ, то появляется возможность полностью переформатировать характер переговорного процесса. Тогда заключение транзитного соглашения становится не целью, а средством достижения цели более высокого порядка. Такой целью является модернизация ГТС Украины для повышения надежности, эффективности, бесперебойности функционирования не только транзитных поставок, но и для ее работы на внутреннем рынке, для газоснабжения внутренних потребителей Украины. Для реализации этой задачи транзитное соглашение является уже не самоцелью, а лишь одним из средств в широком пакете инструментов в рамках организуемого МФИ проектного финансирования для модернизации ГТС Украины. Возможно, многостадийной, начиная



Целью более высокого порядка является модернизация ГТС Украины для повышения надежности не только транзитных поставок, но и для ее работы на внутренний рынок

с обособленной рыночной зоны в составе выделенного транзитного коридора в составе трубопроводов «Прогресс» и Уренгой–Помары–Ужгород. Такой подход объединяет стороны для того, чтобы решить задачу более высокого порядка. И тогда происходит переход от конфронтационного к кооперационному типу переговоров. Даже в условиях

политического противостояния сторон. Ибо на стороне России – аргументы в пользу восстановительного роста Украины через эффективную модернизацию ее ГТС.

Де-факто при такой конфигурации переговорного процесса меняется характер побуждения Украины к заключению взаимоприемлемого транзитного соглашения. В рамках

российско-украинских двусторонних переговоров, в которых европейская сторона (Германия или ЕС) принимает участие в качестве мирового посредника, последняя может оказывать на Украину лишь политическое воздействие. В то же время при переформатировании переговорного процесса и включении в него МФИ последние будут влиять на Украину «рублем», так как только МФИ могут предоставить необходимые финансовые ресурсы, в должном объеме и на взаимоприемлемых условиях.

Для России же это будет дополнительной гарантией исполнения Украиной заключенного многостороннего инвестиционно-финансового соглашения. В нем она теряет свою эксклюзивную роль страны-транзитера, какую сохраняет при двусторонних переговорах. Украина (в данной конфигурации – ОГТС Украины) становится получателем инвестиционных ресурсов в рамках стандартного проектного финансирования с мирового рынка капитала, где работают совсем иные правила: ничего личного, только бизнес, деньги счет любят, за невозврат или несвоевременный возврат долгового финансирования его получателем предусмотрены жесткие экономические санкции. Это существенное отличие от двусторонних политических отношений, где возможна политически мотивированная реструктуризация, а то и списание задолженности в случае невозможности обслуживания межгосударственного кредита в обмен на лояльность.

Именно поэтому участие МФИ в этой схеме является принципиально важным. И именно эту логику, полагаю, нужно всячески развивать и подчеркивать в публичном пространстве. И тогда сроки продления транзитного контракта, величина транзитных тарифов и другие ключевые его детали будут являться не стартовыми условиями для переговоров (как в прошлом), а результатом обоснования инвестиций на поэтапную модернизацию ГТС Украины (предварительные оценки которого были сделаны компаниями VNIPITRANS-GAZ-Mott MacDonald, и от них можно отталкиваться) в рамках стандартного проектного финансирования с обязательным участием МФИ. ■



ИНТЕРВЬЮ • На вопросы журнала отвечает генеральный директор Группы Газпромбанк Лизинг Максим Калинин

БЕСЕДУЕТ • Петр Сергеев

ФОТО • Группа Газпромбанк Лизинг

ВЫГОДНЫЙ ЛИЗИНГ

— Максим Юрьевич, расскажите о лизинговых компаниях Группы Газпромбанк Лизинг.

— Сегодня в активах Газпромбанка компания Газпромбанк Лизинг, которая работает с крупным корпоративным бизнесом и предлагает лизинг железнодорожной и авиационной техники, морских и речных судов, нефтегазового, металлургического и прочего оборудования. И две розничные компании – Газпромбанк Автолизинг и Carcade, оказывающие преимущественно услуги финансовой аренды лёгкого коммерческого, легкового и грузового транспорта для малого и среднего бизнеса, а также для индивидуальных предпринимателей. Каждая из них занимает устойчивые позиции в своих нишах, а в целом Группа Газпромбанк Лизинг – лидер российского рынка лизинга в рейтинге компаний по объему нового бизнеса по итогам первого полугодия 2021 года.

— Каких финансовых и рыночных успехов вы добились?

— За первые шесть месяцев 2021 года объем нового бизнеса Группы Газпромбанк Лизинг составил 105,6 млрд рублей (с НДС), что



Наш лизинговый портфель достиг рекордных 375 млрд рублей, что на

47%

больше прошлогодних данных

в 2,7 раза больше аналогичного периода прошлого года. Это позволило нам в 2021 году возглавить российский рынок лизинга в рейтинге более 100 лизинговых компаний по новому бизнесу. Лизинговый портфель достиг рекордных 375 млрд рублей, что на 47% больше прошлогодних данных. Однако для нас важнее не лидерство, а стабильность и качество предоставления услуг для клиентов. Мы продолжаем развиваться, ищем новые ниши и возможности для предоставления выгодных условий по лизингу, в том числе для предприятий газовой промышленности.