

МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫНОК МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК СЖИЖЕННОГО ПРИРОДНОГО ГАЗА: ПРОБЛЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ

INTERNATIONAL LNG SHIPPING MARKET: REGULATORY ISSUES AND DEVELOPMENT TRENDS

S. Krokhichev

Summary. The article assesses the development of the international market for the transportation of liquefied natural gas, as well as the prospects for its development within the global maritime industry. The study focuses on the weaknesses and strengths of the development of such a market, and also identifies the reasons for the lack of a common understanding among natural gas exporting countries about the correctness of its subsequent development.

Keywords: competition, market, international law, minerals, gas, legal space.

Крохичев Семён Александрович

Аспирант, Государственный университет
морского и речного флота
имени адмирала С.О. Макарова
Ksa039@mail.ru

Аннотация. В статье дается оценка развития международного рынка перевозок сжиженного природного газа, а также перспектив его развития в рамках мировой морской индустрии. В исследовании основное внимание уделено слабым и сильным местам развития такого рынка, а также определены причины отсутствия единого понимания среди стран-экспортеров природного газа о правильности его последующего развития.

Ключевые слова: конкуренция, рынок, международное право, полезные ископаемые, газ, правовое пространство.

Вопрос международно-правового регулирования процессов, связанных с использованием природных ресурсов достаточно сложен, и, как показывает практика, имеет ряд начал, в которые каждая их стран, вне зависимости от того какой статус она имеет (экспортер или импортер), пытаются внести свое видение [1, р. 4]. Потенциально, данные начала (принципы) формируются посредством создания отдельного правового поля, где интересы стран балансируются посредством действия специальных правовых механизмов, однако, даже их наличие не позволяет установить четкий паритет, и тем самым добиться порядка в их использовании. Примером чему служит сложившаяся практика транспортировки природных ресурсов, организация которой зависит от целого ряда факторов [2, с.137]. Добавляется и то, что контрагентами таких перевозок становятся не только прогосударственные кампании, но и частные инвесторы, которыми в свою очередь неоднократно ставился вопрос о введении более точных и предметных установок, позволяющих экспортировать природные ресурсы более свободно и в больших объемах.

Как уже традиционно сложилось в современной реальности, вопрос именно международного правового регулирования любой сферы деятельности затрагивает как правило три основных фактора:

- безопасность;
- экономическая и социальная обусловленность;
- гуманитарный подтекст [3, с.19].

Однако, действие этих факторов необходимо учитывать во взаимосвязи между собой, в противном случае, правовая конструкция регулирования рынка природного газа будет крайне неустойчива, или может иметь ряд недостатков.

Как справедливо отмечает автор диссертационного исследования «Малотоннажный СПГ как фактор трансформации мировых рынков природного газа: новые возможности и вызовы для России» В.А. Федорова, рост спроса на энергоресурсы продолжается и причина такого роста прежде всего в социально-экономической проблеме увеличения населения. Те, кто осознают неизбежность дальнейшего роста, стараются совершенствовать рынок сбыта газа и нефти, а также интегрируют в его уже сформировавшиеся модели новые способы их транспортировки [4, с.26].

В свою очередь международное сообщество старается учитывать сложившиеся тенденции и на уровне уже созданных организаций и институтов вводит новые правила и нормы. Нельзя не учитывать то, что для нашей страны эта тема более чем актуальна, поскольку Россия была и является одним из крупнейших поставщиков и экспортеров природных ресурсов, и соответственно не может оставаться в стороне. Выбор здесь все чаще делается в сторону системы СПГ (сжиженного природного газа), которая в силу того, что природный газ достаточно сложен в транспортировке, представляет собой новый формат его доставки до потребителя. В первую очередь,

это обусловлено тем, что такой формат позволяет установить более гибкий график поставок, а также открывает доступ к тем регионам, куда провести трубы просто невозможно. Безусловно, что сама по себе радужная перспектива не должна сказаться на таком факторе как безопасность, что как следствие заставляет серьезно задуматься над новой «эффективной» моделью транспортировки природного газа.

Так, исследователями неоднократно поднимался вопрос об экологической безопасности увеличивающихся транспортировок, которые, с одной стороны, возрастают по причине необходимости обеспечения мировой экономики и населения в целом достаточным количеством энергетических ресурсов, с другой стороны влекут за собой серьезные экологические риски [5, с. 120]. В силу чего еще в 2015 году было заключено соглашение [6], которым Организация объединенных наций поставила под сомнение необходимость увеличения использования природного газа в социальной среде [7, с. 42].

Между тем, в настоящее время, транспортировка газового ресурса нашла отражение в двух основных аспектах: газопроводная и путем перевозки в специальных резервуарах. В последнем случае, наибольшую популярность приобрела поставка газа через технологию его обработки (сжижения). В дальнейшем такой газ закачивался в специальные цистерны и перевозился как по морю, так и по суше. Нужно отметить, что вопрос развития того или иного направления поставки развивался в странах разнонаправленно. К примеру, в России, где основная часть поставок газа осуществляется посредством именно газопроводов, процесс поставок сжиженного природного газа морским путем развит несколько хуже других стран. Причина этого в том, что Россия, по своему геоэкономическому положению, располагает наибольшими возможностями в том, чтобы поставлять газ, не прибегая при этом к иным видам транспортировки. Как указывают ученые, благодаря самой протяженной в мире сети магистральных трубопроводов, а также по причине локализации производства оборудования для трубопроводных систем, Россия практически не нуждается в иных способах транспортировки. В то же время, стране явно не хватает технического потенциала, чтобы добиться чего-то подобного в сфере перевозок природного газа в сжиженном виде (СПГ). Причиной тому, явное отставание по части как производственно-технологической базы, к которой в первую очередь необходимо отнести необходимость использования оборудования для построения судов-газовозов СПГ, а также технических аналогов, позволяющих обеспечивать процесс сжижения газа перманентно [8, с. 54].

Следует отметить, что транспортировка природного газа водными средствами имеет ряд преимуществ:

- поставщик не имеет технической привязки к получателю (в истории газопоставок не первый год уже идут споры относительно того, каким именно образом можно учесть влияние контрагента, если трубопровод, по которым к нему доставляется газ, расположен на его территории),
- низкий уровень зависимости поставок газа от географической расположенности сторон;
- меньшие экономические потери при транспортировке газа на дальние расстояния;
- снижение рисков геополитической зависимости процесса поставок от факторов внутренней и внешней безопасности;
- достаточно большой объем поставок [9, с.120].

Именно по этой причине развитие зарубежного газового флота достаточно активно. На данный момент, начиная с середины 20 века, численность судов, перевозящих СПГ, составляет почти 600 единиц, а доля ресурса, перевозимого посредством именно морских транспортировок, составляет почти 30 процентов. Только за период 1994–2021 гг. мировой объем перевозок СПГ именно морским путем увеличился почти в 4 раза, достигнув отметки в 372,3 млн т [10, с. 359]. Несмотря на то, что в последнее время перспектива развития СПГ-проектов значительно расширилась, в России, исключительно благодаря проекту «Сахалин», такой процент составляет только 13 процентов [11, с. 60].

Что касается транспортировки СПГ посредством морских перевозок в разных странах, то разрешение вопроса их эффективности и в первую очередь экономической целесообразности поднимался не раз. В результате, было установлено, что такая перспектива должна учитывать ряд позиций, и одной из основных является аспект подготовки транспортной сети, которая позволяет решать поставленные задачи. В частности, в США, где доля перевозок СПГ морским путем достаточно высока, проводился анализ, который в свою очередь показал, что предлагаемое требование по транспортировке экспортного СПГ через суда, построенные и зарегистрированные под флагом США, может увеличить занятость американских моряков и судостроителей, если это не снизит ожидаемый спрос на СПГ в стране и за её пределами. С другой стороны, реализация указанного способа потребует увеличение численности штата моряков от 2500 до 3500 человек. Такое количество необходимо, чтобы управлять примерно 100 танкерами СПГ, необходимыми для перевозки СПГ на полную мощность.

Ну а что же Россия, которая, как и многие страны-экспортеры природного газа, присоединилась к тем мерам, что были приняты в соответствии с Парижским соглашением? Наша страна продолжает наращивать темпы использования СПГ и планирует к 2030 году войти в число лидеров его транспортировки. В первую очередь, это

связано с наличием месторождений газа, располагающихся в зоне арктического шельфа [12]. План развития указанных месторождений был принят еще в 2021 году, когда такие государства, как Канада и другие северные страны, предложили свое концептуальное развитие северных территорий. К числу его основных мер реализации отнесены: развитие инвестирования СПГ-проектов; проведение постоянного мониторинга строящихся крупнотоннажных производств, а также ведение активной геологоразведки в Арктике. При выработке мер, Россия исходила из того, что, по сути, «зеркальным» способом поступила и Канада, которая, стараясь построить линию доминирования в данном направлении, изначально конкурирует с Россией за право быть лидером по части морских перевозок.

Императивы сокращения выбросов и потребность в более дешевой энергии для поддержки растущего населения с более высоким уровнем жизни укрепили глобальный спрос Канады на СПГ, который к тому же стал самым быстрорастущим рынком энергоресурсов в мире. Согласно сообщениям, в 2023 году мировой спрос увеличился на 17,5 процента до 456 миллионов тонн и, как ожидается, достигнет 700 миллионов тонн к 2040 году. Азиатский регион, в частности Китай, остается доминирующим рынком для экспорта СПГ [13, с. 84]. Однако европейский спрос также значителен, поскольку многие страны предпринимают шаги по снижению своей зависимости от природного газа, транспортируемого по трубопроводу из России. Это стимулирует спрос на СПГ из восточной Канады [14].

Для России к числу проблемных в данном направлении аспектов следует отнести то, что для нашей страны практически все проекты по перевозке СПГ водным транспортом представляют из себя уникальное явление и направлены на внутреннего потребителя. Тем не менее, имеющие суда-газовозы слишком не типичны для мировой судовой индустрии, а природные и инфраструктурные особенности расположения России ведут к тому, что их может быть более затратным, нежели обычный способ поставки.

Как показали расчеты, сделанные нашими экономистами, необходимо учитывать мощность уже имеющихся и потенциальных верфей, производство и реконструкция которых может занять какое-то время. В то же время, перспектива дальнейшего развития газового флота может затянуться. К примеру, по словам представителей отрасли, танкеры могут стоить примерно в два-три раза дороже, чем аналогичные суда, построенные, к примеру, на южнокорейских, китайских, турецких верфях. Согласно анализу, эти расходы увеличат стоимость транспортировки СПГ, что непременно приведет к снижению конкурентоспособности СПГ из России на мировом рынке. Степень этих эффектов зависит от обстоятельств клиентов и деловых решение партнеров. Кроме того, ограниченная доступность в первые годы строительства может существенно уменьшить объем СПГ, который может быть экспортирован из России в течение определенного периода времени, что побудит клиентов искать альтернативные источники. Кроме того, снижение уровня ожидаемого экспорта СПГ на экономику в целом, включая потенциальную потерю рабочих мест и прибыли в нефтегазовом секторе.

Оценивая сложившиеся тенденции, стоит отметить, что доля поставок СПГ, именно путем морской транспортировки, неуклонно растет. В первую очередь, это вызвано тем, что указанный способ значительно удешевляет транспортировку газового ресурса в целом, при условии, что географическое положение поставщика и потребителя позволяет реализовывать данное практически беспрепятственно. Еще одним благотворным фактором указанного развития является высокий уровень конкуренции, который, с одной стороны, увеличивает степень качества таких поставок, с другой, делает морской способ наиболее эффективным и менее затратным. Вполне логично, что впоследствии это приведет к образованию особых портовых зон, которые, как утверждают исследователи сформируют кластер оказания газоперевозочных услуг и впоследствии окончательно нарушат гегемонию поставок по трубам.

ЛИТЕРАТУРА

1. Kirillov N.G. Intellectual property on technology of liquefied natural gas: competition national and foreign companies / N.G. Kirillov, A.N. Lazarev, S.V. Ivanovsky // *AutoGas Filling Complex+Alternative fuel*. — 2014. — No. 11(92). — P. 3–9.
2. Емельянов В.В. Нормативно-правовая база развития экспорта СПГ в России / В.В. Емельянов // *Образование и право*. — 2022. — № 12. — С. 136–139.
3. Андриянов Д.В. Оговорка «бери или плати» в долгосрочных договорах международной купли-продажи природного газа: конфликт квалификации / Д.В. Андриянов // *Международное публичное и частное право*. — 2022. — № 6. — С. 17–20.
4. Федорова В.А. Малотоннажный СПГ как фактор трансформации мировых рынков природного газа: новые возможности и вызовы для России: дисс. . . канд. эконом. наук. Специальность: 5.2.5 — *Мировая экономика*. Москва. 2023. 179 с.
5. Игнатенко А.Е. «углеродный след» — угроза или выгода? Как обернуть экономические «минусы» в «плюсы» на примере Российской Федерации / А.Е. Игнатенко // *Актуальные вопросы современной науки образования: Сборник статей XXIV Международной научно-практической конференции*, Пенза, 10 ноября 2022 года. — Пенза: Наука и Просвещение (ИП Гуляев Г.Ю.), 2022. — С. 117–122.
6. Парижское Соглашение (Париж, 12 декабря 2015 г.) // [Электронный источник]. Доступ: <https://base.garant.ru/72966852/> (дата обращения: 11.08.2023).

7. Перспективы декарбонизации мировой экономики в контексте реализации Парижского климатического соглашения ООН / Г.В. Сафонов, М.Л. Козельцев, А.В. Стеценко [и др.] // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. — 2022. — Т. 17, № 4. — С. 38–61.
8. Почукаев М.И. Состояние заправочной инфраструктуры КПП и СПГ в России на начало 2023 года / М.И. Почукаев, Ю.В. Панов, А.В. Чебанов // Транспорт на альтернативном топливе. — 2023. — № 3(93). — С. 49–61.
9. Тихомиров А.В. Проблемы и перспективы управления СПГ-проектами России / А.В. Тихомиров // Проблемы теории и практики управления. — 2022. — № 2. — С. 116–127.
10. Денисов Д.С. Перспективы развития портовых особых экономических зон / Д.С. Денисов // Самоуправление. — 2023. — № 1(134). — С. 357–360.
11. Переориентирование вектора экспорта природного газа из России — политический каприз или объективная необходимость? / Р.Ю. Фомин, Р.Д. Мингалеева, В.В. Бессель // Труды Российского государственного университета нефти и газа имени И.М. Губкина. — 2023. — № 2 (311). — С. 56–70.
12. Послание Президента РФ Федеральному Собранию от 21.04.2021 «Послание Президента Федеральному Собранию» // Российская газета. N 87. 22.04.2021.
13. Бабаев Р.В. Анализ методов и эффективности перегрузки сжиженного природного газа на морских терминалах / Р.В. Бабаев // Автоматизация и энергосбережение в машиностроении, энергетике и на транспорте: Материалы XVII Международной научно-технической конференции, Вологда, 08 декабря 2022 года / Ответственный редактор В.А. Раков. — Вологда: Вологодский государственный университет, 2023. — С. 81–87.
14. Изучение новых берегов: обзор правового ландшафта, связанного с поставками и транспортировкой СПГ из канадских портов // [Электронных ресурсов]. Доступ: <https://www.nortonrosefulbright.com/en-hk/knowledge/publications/2235f3d1/exploring-new-shores-an-overview-of-the-legal-landscape> (дата обращения: 12.08.2023 года).

© Крохичев Семён Александрович (Ksa039@mail.ru)

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»