

ТРУБОПРОВОД БАКУ – ТБИЛИСИ – ДЖЕЙХАН МОЖЕТ ОБРУШИТЬ РЫНОК НЕФТИ В ЕВРОПЕ

Василий Зубков, экономический обозреватель РИА "Новости"

В связи с развернувшимся строительством нефтепровода (БТД) компания «Транснефть» в последнее время все чаще становится объектом внимания. Крупнейшую в мире - российскую нефтепроводную компанию, находящуюся в собственности государства, обвиняют и в «подрывной» деятельности, и в финансировании международных экологических организаций, и в нечестной конкурентной борьбе, и в завышении тарифов... Словом, во всем, что "препятствует успешному строительству нефтяной трубы из Закавказья в Средиземноморье.

«Маршруты транспорта углеводородов на мировые рынки были объектом весьма жесткой конкурентной борьбы транснациональных компаний», - говорит Сергей Григорьев, вице-президент Транснефти. - В России отчетливо понимают и разделяют естественное стремление соседних государств-производителей нефти - диверсифицировать свои экспортные потоки с целью снижения возможных рисков. У каждого государства есть неотъемлемое право строить все, что они считают для себя нужным. При этом международная кооперация призвана способствовать экономическому росту всех членов мирового сообщества."

По мнению, одного из руководителей "Транснефти", особенно это применимо к нефтяной и газовой отраслям стран СНГ, где чрезвычайно высока степень интернационализации производства. От бывшего Союза России досталась уникальная и весьма эффективная трубопроводная система с потенциалом в более чем 600 млн тонн. Она обеспечивает высокую степень интеграции нефтепроводного транспорта и очень выгодна с точки зрения обеспечения транзита нефти.

С.Григорьева уверен, что транспортировка углеводородного сырья по имеющимся трубопроводам и создание новых привлекательных маршрутов - это один из приоритетных для России путей развития экономической составляющей сотрудничества с прикаспийскими государствами.

Как известно, экономика России находится на подъеме, во многом благодаря нефтегазовому сектору. По предварительным данным, в 2003 года в России добыто более 421 млн тонн нефти с газовым конденсатом. «Транснефть» прокачала по своим системам около 415 млн тонн нефти, на 11% больше, чем в 2002 г. На экспорт в ближнее и

дальнее зарубежье доставлено почти 210 млн тонн нефти. По оценкам специалистов, в текущем году в России будет добыто 432 млн тонн нефти, соответственно вырастет и ее транспортировка.

В российской компании уверены, что совместить национальные экономические интересы с курсом на всемерное развитие стратегического партнерства с ближайшими соседями, в том числе, и в Закавказье, можно лишь на основе взаимного прагматизма, экономического расчета, выгоды.

Вице-президент "Транснефти" приводит в качестве примера отношения с Казахстаном. В 2003 году эта страна транспортировала через территорию России 32 млн тонн нефти. По словам казахстанского лидера Н.А. Назарбаева, Россия является «номером один» в транзите казахстанской нефти на внешние рынки. В ходе недавнего визита Президента В. Путина в Астану было заявлено о дальнейшем наращивании взаимодействия двух стран в топливно-энергетическом комплексе и, в частности, в российском транзите углеводородов на мировые рынки.

Примерно также развиваются отношения с Азербайджаном. Сергей Григорьев отметил, что у «Транснефти» никогда не было сколько-нибудь серьезных проблем с транзитом азербайджанской нефти по трубопроводу Баку - Новороссийск. Подписанное в 1996 году межправительственное соглашение о транзите неукоснительно выполняется российской стороной. Изначально наши азербайджанские коллеги планировали ежегодный объем перекачки нефти до 5 млн тонн. Пока же он не превышает 2,5 млн при том, что наш потенциал позволяет перерабатывать многократно больше. Для сравнения - весь объем добытой в прошлом году в Азербайджане нефти - 15,38 млн. тонн.

Комментируя "нежелание" России «упустить выгодный для нее транзит», С.Григорьев подчеркнул, что "утрата азербайджанской нефти, которая составляет сегодня немногим более 1% от объемов экспорта «Транснефти» для его компании почти не ощутима, тем более, что нехватка легко восполнима за счет российских и казахстанских нефтяных структур, заинтересованных в большем доступе к магистралям "Транснефти".

Трубопровод Баку - Тбилиси – Джейхан был задуман Турцией еще в начале 80-х годов и сразу же получил энергичную поддержку США, сначала, как трасса, вытесняющая Иран из контекста мирового нефтяного рынка, а затем - с развалом СССР - и как средство для активного политического дистанцирования Баку от Москвы. Политическая доминанта этого проекта авторами особенно и не скрывалась, а экономическая целесообразность многократно ставилась под сомнение специалистами, и сегодня считающимися его очень дорогим и рискованным. С завершением войны в Ираке и

установлением полного контроля за его нефтью (кстати, более дешевой, чем азербайджанская), в Вашингтоне, похоже, начинают несколько охладевать к идее закавказского нефтяного транзита..

Есть и значительные трудности с финансированием проекта. Из сообщений печати известно, что из требующихся на строительство «трубы» около 3 млрд долларов фактически собрано примерно 20%. Причин для такой слабой инвестиционной активности несколько. Одна из них, выраженная рядом участников недавней конференции по нефти и газу в Стамбуле, - это увеличение иракского нефтеэкспорта. Он кардинально меняет инвестиционный климат в регионе и уменьшает шансы на успех нового проекта. Не исключено, что перспектива более широкого доступа к иракским энергоносителям может подтолкнуть кредиторов к пересмотру своих позиций в отношении сравнительно дорогих проектов на шельфе Каспия и планов прокладки дальнейших участков БТД.

К тому же один из основных инвесторов проекта - Международная финансовая корпорация требует разобраться с выражаемой экологами обеспокоенностью в связи с прокладкой нефтепровода по Боржомской долине в Грузии с ее уникальными источниками минеральной воды.

Существуют серьезные опасения, что сроки ввода трубопровода в эксплуатацию не будут выполнены. Как считают в "Транснефти", высокая сейсмичность горных районов, по которым он пройдет, требует не только высочайшего мастерства от строителей, но зачастую новейшего оборудования и уникальных технологий, что, несомненно, отрицательно скажется на стоимости строительства.

Срыв сроков сдачи в эксплуатацию трубопровода, в свою очередь, вообще может поставить реализацию проекта БТД под вопрос. Один из его потенциальных участников - Казахстан в этом случае будет искать иное решение для своих проблем. Глава «КазМунайгаза» Узакбай Карабалин, например, заявил, что его страна хотела бы работать с крупными нефтяными концернами, чтобы построить нефтепровод, который позволил бы экспортировать сырье из Кашагана с помощью Каспийского трубопроводного консорциума (КТК) через Новороссийск.

Очень перспективны для Астаны и направления нефтяного экспорта на Китай и Иран. Кроме того, в начале января этого года Владимир Путин и Назарбек Назарбаев на своей встрече говорили, что у России и Казахстана «есть совместные планы, касающиеся транспортировки нефти», и о намерениях обсудить Балтийский и Северный маршруты транспортировки углеводородов.

Теперь о будущих тарифах БТД. Как рассказал Сергей Григорьев, в конце 90-х годов специалисты «Транснефти» провели собственные исследования относительно направления на Джейхан. По расчетам, при

максимальной загруженности трубопровода в 50 млн тонн в год транспортный тариф за тонну нефти должен составить 33 доллара, или на 5-7 долларов дороже новороссийского маршрута. К тому же объем вложений в строительство «трубы», по оценкам экспертов, должен быть больше, чем заложено проектантам, - почти на один миллиард.

Надо обратить внимание еще на один очень деликатный вопрос и, наверное, потому скромно замалчиваемый политиками и публицистами. У российских и зарубежных нефтяников есть большие сомнения, что уже в следующем году Баку вдвое поднимет нефтедобычу - с нынешних 15 млн тонн до 32 млн, а еще через 5-6 лет выйти на 50 млн тонн. Да и в целом, есть мнение, что в азербайджанском секторе Каспия может оказаться нефти меньше, чем представлялось геологам раньше.

«Бритиш петролеум», например, прогнозирует запасы нефти в Азербайджане при нынешних темпах добычи на 67 лет. Можно посчитать, что при утроении добычи к 2010 году нефть на шельфе Каспия закончится уже через 20 лет, и это при том, что срок окупаемости проекта нового нефтепровода - 40 лет. Есть немало и других обстоятельств, заставляющих неоднозначно воспринимать чересчур оптимистические прогнозы по каспийской нефти.

Но даже если все планы по Каспийскому шельфу сбудутся, новый нефтепровод рискует обрушить рынок нефти в Европе. Ежегодные поставки в 2005 году 30-40 млн тонн азербайджанской, 28 млн тонн казахстанской, 15-18 млн дополнительных тонн российской с Тимано-Печорских месторождений и неизвестное, но значительное количество иракской, не могут не привести к переизбытку сырья в Европе. Между тем рост потребности континента к 2005 году даже с учетом падения добычи нефти в Северном море специалисты оценивают максимум в 80-84 млн. тонн.

Ближайшие месяцы покажут, как пойдет развитие ситуации в Азербайджане и Грузии, где к власти пришли новые лидеры, и какой вектор в отношениях с Россией примут эти страны..

-0-