

КАСПИЙСКАЯ НЕФТЬ:

НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА ПРОБЛЕМУ БАЛАНСА ИНТЕРЕСОВ *

**А. Конопляник, президент Фонда ЭНИПиФ, д.э.н.
М. Белова, стажер-исследователь Фонда ЭНИПиФ**

К достоинствам маршрута Баку-Джейхан относят чаще всего аргументы картографического и политического свойства. Важным политическим аргументом в пользу строительства трубопровода Баку-Джейхан всегда было соображение, непосредственно вытекающее из концепции "множественности путей доставки", а именно: стремление иметь трубу, проходящую вне территории России. Причем в последнее время все более очевидными становятся мотивы поддержки этого маршрута американскими администрациями.

Именно труба на Джейхан нейтрализует возможный конфликт интересов партнеров по НАТО Турции и США в связи с нагрузкой на турецкие проливы и, заодно, выводит этот маршрут из-под возможного прямого влияния России. В этом, на наш взгляд, важнейшая притягательная роль маршрута Баку-Джейхан для США как потенциального потребителя поставляемой по этой трубе нефти.

В последнее время появились дополнительные аргументы, усиливающие мотивацию для более широкого круга нефтяных компаний подключиться к спонсорской группе проекта Баку-Джейхан, а не искать возможности для транспортировки каспийской нефти через российскую территорию по системе трубопроводов «Транснефти». И основанием для этого, на наш взгляд, явилось поведение самой российской стороны - как государства, так и государственной транспортной монополии.

Когда же дело доходит до аргументов в пользу маршрута Баку-Джейхан, опирающихся на внутреннюю экономику проекта, то они формулируются с большим трудом, и тогда в качестве его "плюсов" чаще всего начинают фигурировать "минусы" альтернативных маршрутов, то есть их "антиаргументы".

Важнейшим "антиаргументом" является то, что альтернативные маршруты (Баку-Новороссийск, Баку-Супса, КТК) предусматривают поставки сначала в акваторию Черного моря, а уже оттуда - через чрезмерно загруженные турецкие проливы - в Средиземноморье. Таким образом, "проблема Босфора" становится ключевой в обосновании экономической привлекательности проекта Баку-Джейхан.

Угрозы Босфору и направления их снижения

Существуют разные, в том числе взаимоисключающие, мнения на предмет пропускной способности Босфорского пролива. Так, турецкие эксперты полагают, что при транспортировке нефти танкерами она ограничивается 75-85 млн.т в год. По мнению президента компании «Транснефть» С.Вайнштока, пропускная способность пролива может достигать 200 млн. тонн нефти в год без экологического ущерба для последнего.

Тем не менее, в обозримом будущем могут возникнуть как физические ограничения на поставки нефти через Босфор, так и утрата конкурентоспособности этих поставок из-за роста стоимости транспортировки, связанной с ограниченным дедевейтом судов и дополнительными страховыми сборами, вызванными ростом экологических рисков.

В 1999 г. грузооборот нефтеперевозок через Босфор составил около 95 млн.т/год, причем, 85 млн.т направлялись из Черного моря в Средиземное, а оставшиеся 10 млн.т представляли собой так называемый "противоток" - поток нефтепродуктов, импортируемых из стран Южной Европы в акваторию Черного моря.

По предварительным расчетам, в 2010 г. объем поставок нефти, проходящий через турецкие проливы, может составить порядка 175 млн.т, что будет являться запредельным для и без того (по словам турецкой стороны) перегруженного пролива.

В связи с этим далее авторами предлагается ряд сценариев, реализация которых, на наш взгляд, может привести к перераспределению нефтяных потоков, ранее направляемых по турецкому проливу. Это, в свою очередь, может позволить значительно снизить нагрузку на Босфор до уровня, даже ниже уровня 1999 г.

Существует четыре группы направлений сокращения грузооборота, предъявляемого к проходу через Босфор:

- строительство нефтепровода Баку-Джейхан, направляющего поток каспийской нефти на рынок, минуя акваторию Черного моря;
- поставка каспийской нефти в Восточную Европу через порты западного побережья Черного моря;
- уменьшение или ликвидация "противотока" нефтепродуктов из Средиземноморья в акваторию Черного моря;
- строительство бай пассов - трубопроводов, обходящих Босфор.

Нами были выполнены оценочные расчеты, показывающие потенциальный вклад каждого из вышеперечисленных направлений в возможное снижение нагрузки на Босфоре (см. рис.1). Расчеты показали, что с учетом принятых допущений, к 2010 г. объем грузоперевозок нефти и нефтепродуктов через Босфор может быть не увеличен, а даже сокращен почти на 1/4 по сравнению с уровнем базового 1999 г. - примерно до 75 млн. т/год. Кроме того, предстоящее в 2002 г. внедрение Турцией современной системы радарного контроля движения судов, по мнению специалистов, увеличит пропускную способность Босфора до 100-110 млн. т/год за счет более эффективной организации движения. И если сейчас грузопоток превышает заявляемую Турцией пропускную способность пролива, то в 2010 г. он будет меньше ее на 35 млн. т/год.

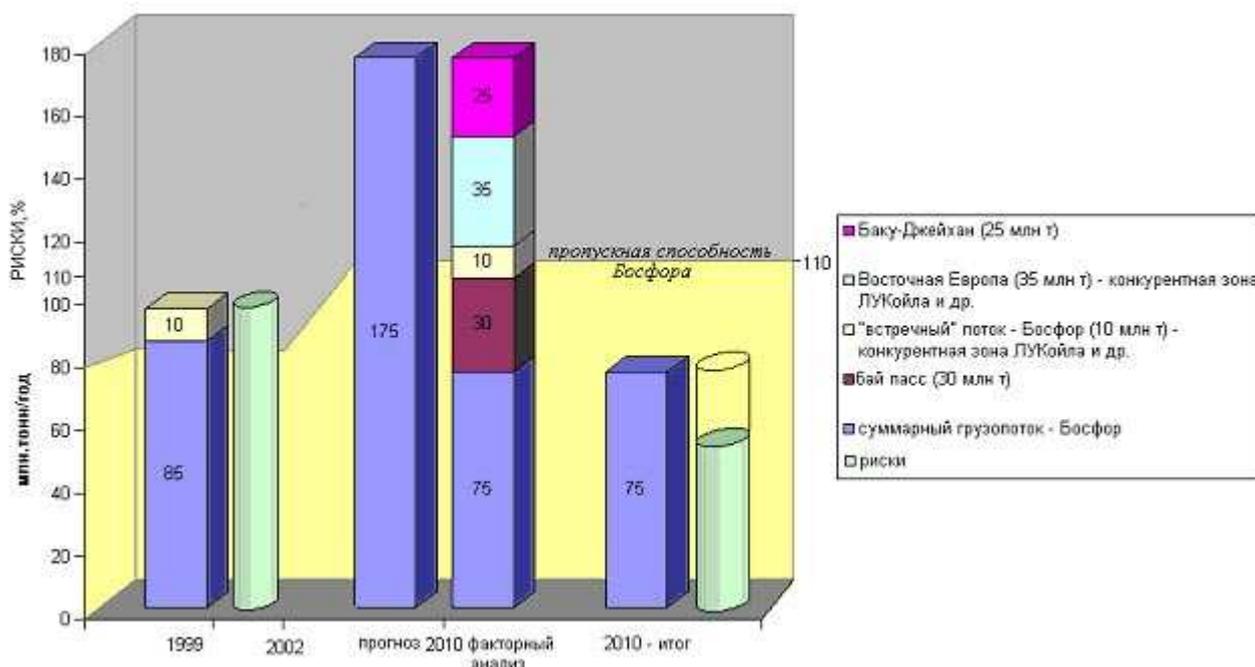


Рисунок 1. Возможные варианты снижения нагрузки на Босфор и связанных с этим рисков экологических катастроф; увеличение пропускной способности пролива

При этом следует отметить, что если оценивать риски экологических катастроф (а именно это, а не

грузоперевозок через пролив мы можем получить уменьшение этих рисков даже в большей степени, нежели фактическое снижение объемов транспортируемой нефти.

Баку-Джейхан

Первым рассматриваемым направлением снижения нагрузки на Босфор является трубопровод Баку-Джейхан. В расчетах (см. рис. 1) его пропускная способность принималась, равной 25 млн.т/год, поскольку на большую пропускную способность для этого трубопровода может просто не хватить ресурсной базы в рамках исповедуемой всеми прикаспийскими государствами концепции множественности путей ее доставки на рынки.

Оценивая Баку-Джейхан с точки зрения его позитивного влияния на разгрузку Босфора, получаем следующую картину. Сегодняшний босфорский грузооборот составляет 95 млн.т. В 2010 г. он может возрасти до 175 млн.т без реализации рассматриваемых четырех сценариев его снижения. С их реализацией, включая строительство Баку-Джейхана - 75 млн.т, без его строительства - 100 млн.т. Это практически соответствует нынешнему объему нефтепотоков через Босфор. Это доказывает, что наличие трубопровода Баку-Джейхан принципиальной роли в ослаблении нагрузки на Босфор играть не будет.

По мнению авторов, более весомыми в данном контексте могут являться три других вышеуказанных направления снижения грузопотока через Босфор.

Зарубежная вертикаль «ЛУКОЙЛА»

Оценивая перспективы роста рынка стран Восточной Европы, находящихся на посткризисных стадиях развития, специалисты МЭА пришли к выводу, что прирост спроса на нефть в данном регионе к 2010 г. составит примерно 35 млн.т/год, что, в свою очередь, вызывает необходимость поиска дополнительных источников поставок для его покрытия.

Очевидным является тот факт, что данный конкурентный спрос не будет удовлетворяться только за счет российской нефти, поступающей по традиционным маршрутам. Государства Восточной Европы, как и их западные соседи, стремятся диверсифицировать источники импорта энергоносителей и, в частности, избавиться от односторонней ориентации на поставки нефти из России. Здесь и может возникнуть естественный спрос на каспийскую нефть (в том числе добываемую и поставляемую российскими компаниями в рамках их долевого участия в каспийских проектах) как альтернативу российским поставкам, идущим непосредственно с территории России.

Существуют и иные варианты поставок, в качестве которых могут быть названы нефть Северного моря, стран Северной Африки и Ближнего и Среднего Востока. Каковы конкурентные преимущества (недостатки) каждого из вариантов? Нефть Северного моря на восточноевропейском рынке не будет конкурентоспособна по причине выхода основных его месторождений на стадию падающей добычи (нехватка ресурсной базы для покрытия растущего спроса). Нефти Северной Африки и БСВ являются более конкурентоспособными по сравнению с каспийской из-за более низких издержек добычи и транспортировки. Однако последняя будет иметь свою конкурентную нишу при условии реализации компаниями стратегии проникновения на рынки Восточной Европы в рамках модели, успешно реализуемой «ЛУКОЙЛом».

К началу прошлого года компания владела тремя нефтеперерабатывающими заводами в Причерноморье: «Петротел» в Румынии, Одесским НПЗ на Украине и Бургасским НПЗ в Болгарии. АО «Нефтохим» - Бургасский нефтехимический комбинат - единственный НПЗ в Болгарии. Предприятие полностью контролирует оптовый рынок нефтепродуктов Болгарии и экспортирует продукцию в соседние страны. Одесский НПЗ - одно из важнейших предприятий украинского нефтеперерабатывающего комплекса, тем не менее, компания собирается получить контроль лишь над 15-20% украинского рынка нефтепродуктов, осознавая, что по капиталоемкости он значительно уступает рынкам Восточной Европы. В планы компании также входит покупка НПЗ в Чехии.

Таким образом, закрепившись на западном побережье Черного моря, «ЛУКОЙЛ» обеспечил себе прекрасные позиции на всех маршрутах транспортировки каспийской нефти в обход турецких проливов и по расширению поставок нефти и нефтепродуктов на рынок Восточной и Центральной

Европы, в том числе (а быть может - в первую очередь) своей каспийской нефти.

По мнению авторов, стратегия выстраивания зарубежной вертикали является достаточно эффективной. Имея добычу на Каспии, а переработку и сбыт в Болгарии, Румынии и других странах Восточной Европы, компания получает возможность не только технически сократить плечо транспортировки, но и в целях завоевания нового рынка реализовать механизм трансфертных цен.

Такой принцип позволяет компании переносить центр прибыли из сферы добычи и транспортировки в переработку и сбыт, обеспечить себе конкурентные преимущества в поставках и расширять свое присутствие на восточноевропейском рынке.

Ликвидация противотока

Третьим важным направлением является решение проблемы противотока. Ее суть в том, что навстречу танкерам с нефтью, идущим из акватории Черного моря, двигаются танкеры, транспортирующие нефтепродукты из Средиземноморья в Турцию, страны СНГ и Восточную Европу. Как следует из изложенного выше, покрытие спроса на нефтепродукты восточноевропейских стран за счет собственного производства расположенных на их территории модернизированных НПЗ на базе поставок каспийской нефти будет предъявлять все меньший спрос на поставляемые в акваторию Черного моря извне нефтепродукты, уменьшая тем самым потребность в противотоке.

Известно, что ограничения по пропускной способности проливов определяются либо в "штуках" судов, либо в объемах пропускаемых грузов. В случае Босфора более важным является первый показатель, ибо именно он (количество проходящих через пролив судов) определяет интенсивность движения и вызывает основную озабоченность турецких властей (проход каждого танкера закрывает Босфор на 2-3 часа).

Итак, при покрытии растущего спроса на нефть в Восточной Европе за счет каспийской нефти, поставляемой на НПЗ региона, которые после их приватизации подлежат очевидной реконструкции с целью повышения эффективности и глубины переработки:

- во-первых, уменьшается потребность во встречном потоке нефтепродуктов, а это 10 млн.т в год;
- во-вторых, опережающими темпами уменьшается и количество судов, курсирующих по Босфору.

Сокращение "противотока" приведет к увеличению единичного размера судов, курсирующий через Босфор, так как в основном суда, занимающиеся доставкой нефтепродуктов - это танкеры дедвейта порядка 20 тыс.т, в то время как суда, выходящие из акватории Черного моря, как правило, это танкеры типа Suezmax, водоизмещением 100-150 тыс.т. Таким образом, нагрузка в "штуках" судов (интенсивность грузопотока) будет уменьшаться опережающими темпами по сравнению со снижением объема "противотока".

В обход Босфора

Четверным (традиционным) сценарием разгрузки Босфора является строительство обходных трубопроводов (бай пассивов) - их на сегодняшний день насчитывается порядка пяти - каждый из которых еще находится на стадии борьбы за инвестиции. Очевидно, что при выборе маршрута, помимо их экономики, не последнюю роль будет играть и другой фактор: сопоставимость роли прямого доступа к рынку мощностей перерабатывающих заводов¹.

При рассмотрении вариантов снижения нагрузки на Босфор оценивалось влияние данного фактора при существовании одного из бай пассивов - Бургас-Александропулиса с пропускной способностью в 30 млн.т/год. По выполненным ранее расчетам², использование данного бай пассива, требующего двойной дополнительной перегрузки нефти - из танкера в трубу и обратно в танкер, все равно делает поставку азербайджанской нефти в Средиземноморье более дешевой, чем по трубопроводу Баку-Джейхан.

КТК vs. Босфор

Очередные опасения турецкой стороны связаны с вводом в эксплуатацию трубопровода КТК, в связи с чем в последнее время в прессе появилась новая волна публикаций, свидетельствующих о чрезмерной загруженности проливов, надвигающейся угрозе экологических катастроф и, как следствие, скором закрытии Босфора.

Так ли обоснованны подобные высказывания? Безусловно, абсолютно исключить саму вероятность аварии в проливе невозможно. Однако, факты свидетельствуют, что:

- из 50 тыс. судов, пересекших Босфор в 2000 г., лишь 3% являлись нефтеналивными танкерами;
- с начала этого года все случившиеся в Босфоре аварии (а их было около десятка) произошли без участия танкеров;
- по мнению турецких экспертов, с пуском первой очереди КТК интенсивность движения судов, увеличится в 2 раза, на что представители компании «Шеврон» (оператора КТК) заявляют, что на начальном этапе эксплуатации нефтепровода грузопоток казахской нефти (смесь КТК или CPC Blend) через турецкий пролив не увеличится, во-первых, за счет ее переадресации с терминалов в Одессе, Феодосии, Батуми и Новороссийске на новый терминал КТК, что даст возможность, во-вторых, переориентировать поставки тенгизской сырой нефти с танкеров типа Rapamax, водоизмещением 40-90 тыс.т, на большие танкеры типа Suezmax (150 тыс.т).

Все же очевидно, что вопрос гарантий безопасности на Босфоре в свете появления новой трубы, замыкающейся на акваторию Черного моря, является актуальным, поэтому компания «Шеврон-Тексако» создает современно оснащенную систему поставок нефти с месторождения Тенгиз на мировые рынки, предусматривающие высокие стандарты безопасности:

- нефтяной терминал КТК в Новороссийске является вторым на Черном море после терминала в Супсе, построенным с соблюдением современных требований безопасности (технических, экологических и др.), и по своей оснащенности превосходит его. Его высокое техническое качество свидетельствует о гарантии безопасности не только самого терминала, но и обслуживающих его наливных танкеров;
- на сегодняшний день существует договор на уровне министра по морским делам Турции о создании в стране на деньги компании школы лоцманов;
- компания будет использовать только суда с двойным корпусом для транспортировки нефти через проливы.

Факторы снижения рисков судоходства на Босфоре

К факторам снижения рисков можно отнести следующие:

- установка новой радиолокационной системы проводки (интегрированной системы контроля навигации, предусматривающей размещение 13 радаров на берегах Босфора и Дарданелл и 2 центров контроля судоходства);
- принятие 27.04.01 г. Международной морской организацией запрета на использование однокорпусных танкеров;
- сокращение числа мелких танкеров, поставляющих нефтепродукты в акваторию Черного моря.

Важнейшим фактором снижения рисков судоходства является увеличение дедвейта единичного танкера, ибо именно на таких, более крупных и наиболее современных танкерах эффективнее ставить передовые (дорогостоящие) системы безопасности мореплавания. К сожалению, последний тезис, на наш взгляд, являющийся ключевым, не реализуется на практике. Анализируя статистику судоходства на Босфоре, мы получили (см. рис. 2), что за последние 10 лет дедвейт одного танкера в среднем

снизились на 20-30 тыс.т и сегодня составляет около 20 тыс.т. Увеличение объемов перевозимой нефти при снижении дедвейтов используемых для этого танкеров привело к значительному росту числа судов, курсирующих по Босфору, что, в свою очередь, приводит к увеличению вероятности аварий в проливе, т.е. к росту экологических рисков. Мы убеждены, что более детальное изучение причин возникновения катастроф докажет, что, с точки зрения минимизации рисков, целесообразнее использовать танкеры большего дедвейта, (чем собственно уже занимается «Шеврон-Тексако»), но данный вопрос не является предметом статьи, а служит, скорее, отправной точкой для нового исследования.

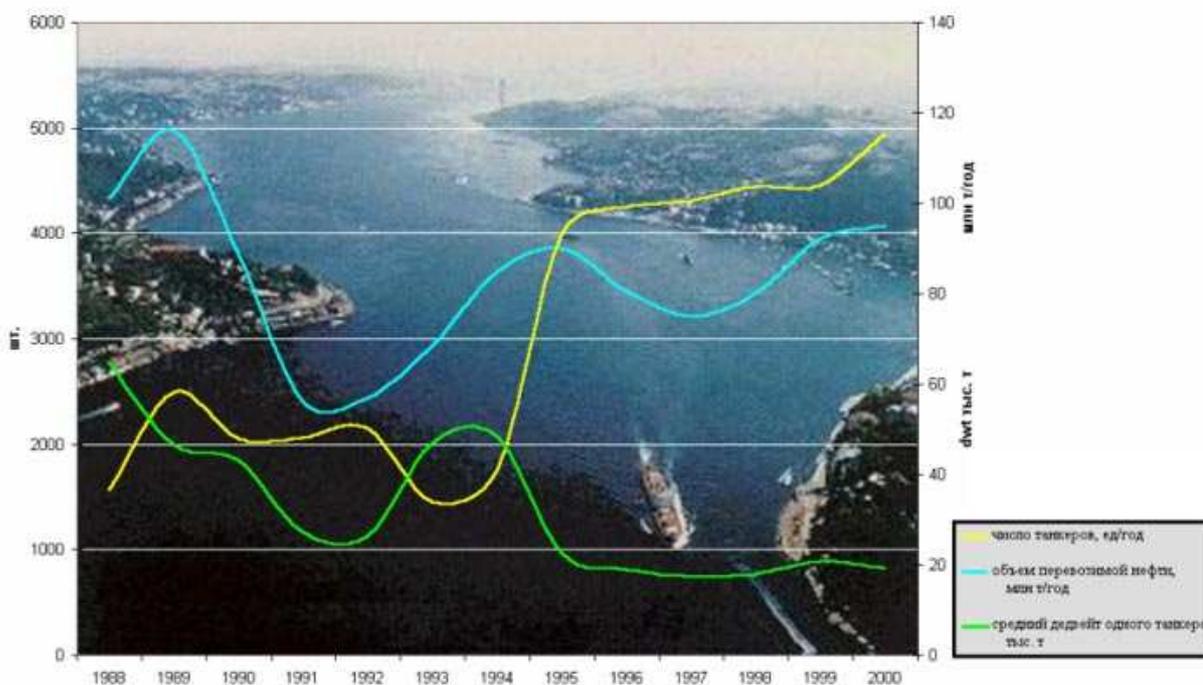


Рисунок 2. Соотношение числа танкеров, ежегодно проходящих по Босфору, их среднего дедвейта и объемов перевозимой ими нефти

Проведенный анализ, на наш взгляд, доказывает, что экологические угрозы Босфору не являются непреодолимыми и что трубопровод Баку-Джейхан не является "панацеей" для решения этой проблемы.

* Материал публикуется с продолжением. Начало см. [«Нефть, газ строительство», №4, с. 53-58.](#)

¹ Подробнее маршруты бай пассов см. в статье А.Конопляника, М.Беловой [«Турецкие проливы: близка ли "точка насыщения"?» - Нефть России. -2001.-№10-11.](#)

² Подробнее расчеты примерных "цен отсечения" для каспийской нефти см. в работе А.Конопляника (при участии А.Лобжанидзе) [«Каспийская нефть на Евразийском перекрестке. Предварительный анализ экономических перспектив».](#) Москва: ИГиРГИ, 1998, 110 с.