

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

Восточный нефтепровод: политика и экономика

В современной экономической и политической ситуации для России особое значение приобретает повышение её экономической и политической роли в странах Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Важнейшее условие усиления позиций страны в качестве глобальной энергетической державы — организация адекватного вхождения российских компаний в нефтегазовый бизнес на потенциально крупнейший в мире китайский рынок. Это сделает необходимым принятие ряда важных решений, требующих комплексного обоснования, прежде всего, на предмет их соответствия долгосрочным государственным интересам.



Доктор экономических наук, профессор, известный эксперт в нефтегазовой отрасли, один из разработчиков «Энергетической стратегии России до 2020 г.», «Энергетической стратегии России до 2030 г.» и «Стратегии экономического развития Сибири» **Андрей Коржубаев** дал интервью редактору «Нефтегазового форума» Елене Виноградовой по проблеме сотрудничества с Китаем в нефтегазовой сфере.

— Андрей Геннадьевич, в Восточном нефтепроводе чего больше — политики или экономики?

— В проекте ВСТО задействованы достаточно большие деньги, а сам он выступает элементом большой политики.

Планируемая пропускная способность ВСТО — 80 млн тонн нефти в год или в стоимостном выражении по сегодняшним ценам 75—78 долларов за баррель — это 45 млрд долл. в год, что соответствует, например, всему российскому ВВП 1992 года, если пересчитать по рыночному курсу того времени.

Протяженность трассы — свыше 4770 километров. Конечным пунктом будет новый специализированный морской нефтяной порт в бухте Козьмино в Приморском крае.

Первая очередь строительства на отрезке Тайшет — Сковородино (2757 км) начата в апреле 2006 года, завершается в декабре 2009 года. Полностью сдать в эксплуатацию первую очередь восточного нефтепровода планируется 17 декабря 2009 года.

Инвестиции в строительство первой очереди трубопровода Восточная Сибирь — Тихий океан (ВСТО-1) с учетом индексации оцениваются в 390 млрд руб. (свыше 13 млрд долл.), на строительство терминала в Козьмино затрачено 60 млрд руб. (более 2 млрд долл.).

Строительство второй очереди ВСТО протяженностью 1963 км по маршруту Сковородино — Козьмино запланировано на 2010—2012 годы. Инвестиции, включая затраты на приобретение технологической нефти — 354 млрд руб. (свыше 12 млрд долл.), в том числе капитальные вложения — 341 млрд руб. (более 11,7 млрд долл.).

Сетевые тарифы на прокачку нефти по ВСТО: прокачка по маршруту Талакан — Сковородино — 880 руб./т. ФСТ предлагает тарифы на прокачку нефти по ВСТО разделить на три зоны: восточную (от Талакана), западную (от Ванкора) и центральную (от месторождений юга Красноярского края). Тарифы за прокачку нефти с месторождений этих зон будут разными — 34, 48 и 42 долларов за тонну.

Срок окупаемости (дисконтированный) всего проекта с учетом тарифов — 18—20 лет.

Как мы видим, инвестиции в проект значительные, сроки их возврата также немалые — вроде бы, политика перевешивает. Однако, если мы обратимся к современным тенденциям и прогнозам спроса на нефть, то на европейском рынке наблюдается стагнация либо снижение, в США — медленный рост, странах АТР — быстрый рост.

В первой половине XXI века Тихоокеанский регион будет оставаться главным центром роста потребления и импорта нефти, нефтепродуктов и газа. В условиях ограниченности собственных источников энергии и энергоносителей увеличение спроса на нефть будет сопровождаться ростом ее им-

порта. Именно в этом кроется долгосрочный экономический эффект.

— Каковы количественные оценки спроса в АТР?

— В последние десятилетия, вне зависимости от конъюнктуры энергетических цен, в большинстве стран Азиатско-Тихоокеанского региона наблюдался быстрый рост спроса на нефть, нефтепродукты и газ. Потребление нефти в регионе составило в 2008 г. более 1,2 млрд т, нетто-импорт (из регионов вне АТР) — свыше 820 млн т.

Спрос на поставки нефти и нефтепродуктов в АТР из других регионов составит к 2020 г. — 1570-1580 млн т, к 2030 г. — 1860-1870 млн т. В регионе продолжится массовая моторизация экономики и населения, развитие систем и средств автомобильного, авиационного, морского и речного транспорта.

— На чем основан такой оптимизм?

— Развитие экономики большинства стран АТР происходит в основном по индустриальной модели Европы и Северной Америки с лагом в 25—35 лет (в зависимости от сегмента). Имеет место массовое внедрение существующих промышленных, энергетических, транспортных технологий с эксплуатационным ресурсом не менее 20—30 лет. Ввиду высокой инерционности технологических систем в ближайшей десятилетия в регионе будет происходить дальнейшее увеличение единичного расхода энергии и совокупного потребления энергетических ресурсов. В результате изменения технологического уровня энергообеспечения и трансформации структуры топливно-энергетического баланса наиболее быстро будет расти спрос на нефть и газ.

Рост использования нефти будет происходить, главным образом, в транспортном секторе за счет расширения объемов автомобильных, воздушных, морских и речных пассажиро- и грузоперевозок, обусловленного дальнейшим подъемом деловой активности, возрастанием производства товаров и услуг и ростом уровня жизни части населения. Потребление газа будет возрастать в электроэнергетике, коммунально-бытовой сфере, а также в системах и средствах транспорта, включая моторное топливо. Ужесточение экологических требований и усиление технологических ограничений воздействия на окружающую среду будет выступать дополнительным фактором увеличения потребления газа и повышения его доли в структуре топливно-энергетического баланса (ТЭБ).

— На какие страны будет приходиться наибольший рост спроса?

— В региональном плане наиболее быстро спрос на нефть и газ будет возрастать в Китае, Индии, Индонезии, Малайзии, Вьетнаме, Таиланде, на Филиппинах. Для обеспечения возрастающих потребностей АТР внутрирегиональных источников ни сейчас, ни в будущем не достаточно; необходимо наращивание поставок этого энергоносителя из других регионов мира. Открытие в последние годы в Китае (Ордосский бассейн, Таримский бассейн, Сычуаньский бассейн, Бохайваньский залив и др.), Австралии (Тиморское море), Папуа — Новой Гвинее (Папуасский бассейн), Индии (Бенгальский залив), Вьетнаме (Южно-Китайское море), других странах АТР ряда крупных месторождений углеводородов является фактором, способствующим развитию в регионе инфраструктуры по транспортировке, переработке и использованию нефти и газа. Однако удовлетворить рост потребностей Китая и других стран АТР в нефти и газе ни сейчас, ни в будущем эти открытия не смогут.

— А что у нас с сырьевой базой?

— К вводу первой очереди ВСТО в систему может поставляться нефть с месторождений Иркутской области и Республики Саха и нефть из Западно-Сибирской НПП, включая Ванкорское месторождение, а также месторождения Томской области и ХМАО. Заключение соглашения о поставках 13 млн т самотлорской нефти в ВСТО в обмен на поставки ванкорской нефти на Рязанский НПЗ.

В 2009—2010 гг. к нефтепроводу могут быть подключены месторождения Талакан-Верхнеконской и Нелско-Ботубинской зон с суммарными запасами нефти категории АВС1 порядка 450 млн т. С 2012 года могут быть начаты поставки с Юрубчено-Тохомс-

кой зоны с разведанными запасами свыше 210 млн т. Разведанные запасы нефти в Томской области составляют около 323 млн т. Суммарно эти три центра могут обеспечить гарантированную добычу 45—50 млн т. Далее должны быть задействованы новые месторождения в Восточной Сибири и Томской области, а также подключения традиционных и новых нефтедобывающих районов ХМАО и ЯНАО.

Для стимулирования освоения Восточной Сибири в настоящее время подготовлены проекты постановлений правительства об отмене экспортных пошлин для восточносибирской нефти из 22 месторождений.

Более того, считаю, что для стимулирования геологоразведочных работ и разработки месторождений в Западной Сибири (в частности, в Томской области, включая Восток), крупномасштабного выхода на Азиатско-Тихоокеанский энергетический рынок необходимо обеспечить отмену экспортных пошлин для всей нефти, экспортируемой в АТР, независимо от источника поставок.

— Что можно сказать о сотрудничестве с Китаем в нефтегазовой области?

— Начиная с 2011 года 15 млн т нефти будет поставляться по нефтепроводу — отводу в Китай. 21 апреля 2009 года подписано российско-китайское межправительственное соглашение о сотрудничестве в нефтяной сфере.

В рамках соглашения предусматривается предоставление Банком развития Китая кредита на 25 миллиардов долларов сроком на 23 года российским государственным компаниям «Роснефть» (15 миллиардов долларов) и «Транснефть» (10 миллиардов долларов).

Обе компании используют этот источник для перекредитования текущей задолженности и реализации ряда проектов.

В октябре 2009 года «Транснефть» завершила строительство на территории РФ линейной части отвода на Китай.

В настоящее время китайский подрядчик CNPC — компания СРР ведет наклонно-направленное бурение на реке Амур в зоне подводного перехода ответвления от нефтепровода ВСТО.

Общая протяженность трубы по территории Китая от Амура до Дачина составит 960 км. На китайской стороне уже построено свыше 400 км нефтепровода. Поставки нефти из РФ в Китай начнутся в январе 2011 года.

Вообще, я считаю, задача эффективного развития нефтегазового комплекса России — не наращивание экспорта сырья, а расширение инвестиций в развитие сырьевой базы, систем глубокой переработки и поставок на внутренний и международные рынки, формирование глобальной, контролируемой российским государством и бизнесом, системы нефтегазообеспечения, диверсифицированной системы экспортных поставок.

Следует поддержать решение Правительства РФ о строительстве вблизи терминала в Козьмино в районе мыса Елизарова современного Приморского НПЗ мощностью по сырью 20 млн т в год с блоком нефтехимии.

— Обременен ли кредит в 25 млрд долларов, который получен от Китая, какими-то обязательствами России по отношению к поставщикам из Китая?

— Нет. Только гарантиями поставок нефти. Причем цена будет определяться конъюнктурой свободного рынка в бухте Козьмино.

Вместе с тем китайцы ищут любые возможности проникновения в различные сферы российского нефтегазового бизнеса.

Только что мы получили долгосрочные кредиты, а ранее со стороны России сделаны конкретные шаги по допуску китайских корпораций к разведке и добыче нефти на территории РФ — «Синорес» владеет 49 % одного из крупных действующих нефтедобывающих предприятий — ОАО «Удмуртнефть», а также 25,1 % — в перспективном шельфовом проекте «Сахалин-3». Компания «PetroChina» контролирует 49 % СП «Восток-Энерджи», владеющим двумя лицензиями на разведку и разработку участков недр в Иркутской области.

В этой связи следует иметь в виду, что передача столь крупных пакетов китайским

партнерам, особенно в проектах на Востоке России, без получения соответствующих уступок по доступу к транспортной и перерабатывающей инфраструктуре и вхождению российских компаний в проекты на территории КНР не представляется оправданной.

Любая уступка в Азии без равновеликой уступки — проявление слабости, которое ведет к требованию новой уступки. В Китае это называется «двигаться вперед, закрепляя за собой позиции» (bubu weiyang).

Полагаю, что в обмен на допуск китайских компаний к добывающим активам (upstream) в России российские компании — «Газпром», «Роснефть» и др. — должны получить возможность участия в управлении НПЗ и сетями АЗС на территории КНР, прежде всего в районах (Северо-Восток, Восток), получающих нефть и нефтепродукты из России.

Кроме того, Россия заинтересована в участии в геологоразведочных и добывающих проектах на территории и акватории КНР, а также в участии в управлении нефтяным терминалом в порту Далянь (Дальний), через который могут быть организованы значительные поставки российской нефти.

— Ваше отношение к кредиту Эксим-Банка Китая на закупку 30 буровых установок? Это тенденция или разовый кредит?

— В Китае это называется «kai shichang» — открыть рынок. Думаю, что поставки будут нарастать, поскольку это выгодно нашим нефтяным компаниям. Несколькими годами ранее китайцы это уже проходили в НК Туркменистана, Узбекистана, отчасти Казахстана.

— Как сам Китай защищает свой машиностроительный рынок?

— Никакого особого секрета здесь нет — высокие таможенные пошлины по товарным позициям, производимым в КНР, при наличии своего избыточного, дешевого и уже сопоставимого по качеству производства. В последнее время на слуху «шинные» таможенные войны Китая с США.

— Почему Китаю удалось «с нуля» создать нефтегазовое машиностроение, а в России при столь значительном промышленном потенциале, доставшемся от СССР, оно умирает?

— Китай реализовал формулу: «закупка (импорт) продукции — адаптация (научились пользоваться) продукции — закупка технологии — внедрение технологии (научились производить) — продажа (экспорт) продукции».

В России пошли по пути: «закупка продукции — адаптация (научились пользоваться) продукции — сворачивание отечественной более дорогой либо менее эффективной технологии». По современному китайскому пути мы прошли в 30-е — 70-е гг. XX века.

— Как Вы расцениваете перспективы использования китайских труб в российском нефтегазовом комплексе?

— Если не будет специальных ограничительных мер Правительства РФ, то китайцы, конечно же, выйдут на рынок, как это было, например, в США.

— Что сегодня надо сделать, чтобы не посадить российский нефтегазовый комплекс на «технологическую иглу»?

— Оптимальным было бы введение машиностроительных компаний в состав вертикально-интегрированных нефтегазовых компаний в качестве структурных подразделений. Крупные ВИНК могут скупать и заручиться активы, распространяя технологии на российские заводы. Для этого должны быть созданы соответствующие организационно-экономические условия.

— Что общего и чем отличается работа нефтегазового комплекса в России и в Китае?

— Здесь я бы не стал вытряхивать пыльный коврик себе на голову. Считаю, что в технологическом плане за счет использования передовых западных и современных отечественных технологий мы стоим пока выше китайских коллег. В организационном плане наш нефтегазовый комплекс более открыт для передовых технологий, инноваций и инвестиций. Надо решать существующие проблемы, в том числе учитывая опыт наших соседей.