

Море с характером

Обмеление Каспия создает проблемы для всех прибрежных стран

Еще в преддверии официального визита Президента Касым-Жомарта Токаева в Баку в СМИ распространилась информация о намерении Казахстана увеличить транзит своей нефти посредством трубопровода Баку-Тбилиси-Джейхан на 1,5 млн тонн в год, а также еще 3,5 млн тонн по трубопроводу Баку-Супса с 2023 года. И хотя по итогам переговоров лидеров двух государств об этом не было сказано ни слова, но несомненно одно - переговоры по этому поводу между соответствующими национальными компаниями идут полным ходом.

Роман ТЕМНИКОВ,
«Бакинский рабочий»

О том, собирается ли Казахстан в реальности увеличивать транзит своей нефти через Азербайджан, и о других аспектах сотрудничества между нашими страна-



ми в сфере перевалки грузов через Каспий в интервью газете «Бакинский рабочий» рассказал казахстанский эксперт в сфере энергетики, ведущий авторской программы «Байдильдинов. Нефть» Олжас Байдильдинов.

- Уже несколько раз с начала года имели место неполадки на морском терминале КТК, что существенно ограничивает перевалку через него

нефти из Казахстана. Ожидаете ли вы в связи с этими проблемами роста экспорта казахстанской нефти по другим маршрутам, в том числе и через Азербайджан?

- По КТК транспортируется порядка 80% всей экспортируемой из Казахстана нефти. При этом 90% этой нефти добывается на трех крупнейших наших месторождениях.

⇒ 4

ЭКСКЛЮЗИВ

Это Тенгиз, Карачаганак и Кашаган, которые эксплуатируются на основе Соглашения о разделе продукции и которыми владеют и управляют иностранные, в основном американские и европейские компании. Эти же компании являются акционерами КТК. В целом там 11 компаний, в том числе российская и казахстанская. Несмотря на это, решение о строительстве КТК принимали западные компании, они



же финансировали его строительство, и они же транспортируют по нему добываемую нефть. Нур-Султан не в праве директивно указывать кому-либо в этом консорциуме направление транспортировки нефти. Также это противоречит принципам рыночной экономики и самой логике построения нефтегазового комплекса. КТК - дорогостоящий проект. Это нефтепровод протяженностью около 1500 км, и на сегодня он является самым выгодным трубопроводом с самым дешевым тарифом по транспортировке нефти из Казахстана на мировые рынки.

- Однако сейчас стало модным говорить о диверсификации маршрутов не только импорта, но и экспорта углеводородных ресурсов...

- Вы правы. Об этом говорят и в Казахстане. Но сразу же возникает главный вопрос - куда должен быть направлен альтернативный маршрут? И выбор тут для Нур-Султана невелик. Есть восточный сосед - Китай - большой потребитель нефти. Но западные компании вряд ли захотят поставлять сегодня нефть в эту страну. Во-первых, это противоречит их логике развития. Во-вторых, Пекин сам не будет готов покупать нефть с привязкой к каким-то мировым ценам, с дисконтом и т.д. Дело в том, что западные компании поставляют эту нефть в основном на собственные европейские НПЗ, где ее перерабатывают, а затем продают конечный продукт.

В любом случае, приоритетом остается европейское направление, куда стремятся и сами инвесторы. А я не думаю, что мы сможем предложить что-то альтернативное КТК, а тем более что-то построить.

О Транскаспийских нефтяных и газопроводах мы слышали с начала 2000-х годов. К нам

Море с характером

приезжали многочисленные гости из Европы, и с высоких трибун они вещали о том, что Каспий - это второй Мексиканский залив, и он будет играть большую роль в энергобалансе в будущем. Но как мы видим, время, когда можно было строить все эти нефтяные и газопроводы прошло. Сейчас, кстати, эти газопроводы очень пригодились бы Европе. И от этого выиграл бы как Азербайджан, получающий плату за транзит газа из Центральной Азии, и, конечно же, Казахстан, Узбекистан и Туркменистан, продававшие бы свой газ на европейском рынке по более высоким спотовым ценам, нежели сейчас по фиксированным. Однако эта возможность была потеряна. А сейчас говорить о строительстве Транскаспийских нефтяных и газопроводов уже, наверное, поздно. К тому же есть пример Кашагана, на котором периодически случаются аварии, хотя его проектировали западные компании. То есть они не могут добиться стабильной добычи нефти на месторождении, не говоря уже о реализации такого сложного проекта, как прокладка подводного нефтяного или газопровода в Каспии, где есть перепады температуры, глубины, проблема обмеления и вопрос экологии.

К тому же, строительство нефтепровода через Каспий на Запад требует расчетов, инвестиций и как минимум 5-7 лет различных работ. В итоге получается горизонт 2030-х годов. Но проблема в том, что в это время в Казахстане как раз начнется плановое падение добычи нефти, что сейчас имеет место быть в Азербайджане. В условиях истощения сырьевой базы ни один инвестор не примет решения о вложении своих средств в дорогостоящее строительство трубопровода. Соответственно какое-либо строительство нефтепровода нереально в существующих условиях.

- Но есть же еще вариант перевозки нефти танкерами...

- Когда речь заходит о транспортировке через Каспий нефти, да и любых других грузов, я предпочитаю приводить следующее сравнение: Каспий - море сложное. Дело в том, что Каспий мелеет. К примеру, наш известный проект - месторождение Кашаган. На плато добыча там должна составлять 900 тыс. баррелей в сутки, а сейчас добывается только половина, что было отчасти связано с текущим ремонтом. Суть же в том, что вокруг месторождения, находящегося в 80 км от берега, создан искусственный остров, и из-за обмеления к нему сейчас трудно добираться судам, доставляющим необходимые грузы, - есть опасность сесть на мель. Из данной ситуации возможны два выхода: строительство моста стоимостью \$2,5 млрд или проведение дно-

углубительных работ и появлению таким образом судоходного канала в Каспии стоимостью \$600 млн, за которым надо будет постоянно следить и периодически углублять дно.

Конечно, когда мы говорим о развитии инфраструктуры, о перевалке больших объемов различных грузов, которые будут способствовать укреплению и расширению сотрудничества между нашими странами, то тут важно понимать будущее Каспия: каков долгосрочный прогноз по нему, почему Каспий мелеет и куда уходит вода, естественный ли это процесс или является следствием человеческой деятельности, в частности нефтедобычи прибрежных государств? То есть вопросов много, и хотя они уходят в плоскость экологии, но все равно, ответы важны не только экологами, но и всем прочим специалистам. Ведь строить порты и развивать морские перевозки в условиях текущих изменений Каспия, его обмеления - большой риск.

Но, несмотря на это, визит Президента Казахстана в Азербайджан очень символичен. Он говорит о том, что мы хотим сотрудничать, развиваться. К сожалению, мы о наших странах знаем мало. Мы больше контактируем с внешним миром, чем с соседями через Каспий. К примеру, в Казахстане, как я думаю и в Азербайджане, очень любят турецкие сериалы. Но у нас не известно об азербайджанских сериалах, так же как в Азербайджане вряд ли что-то знают о казахстанских. То есть такие сферы, как культура, образование слабо развиваются между нашими странами, и я был бы рад, если следующий год стал бы перекрестным годом культуры - Азербайджана в Казахстане и наоборот. Это было бы полезно нашим странам.

Что касается экономических вопросов, то полагаю, что казахстанские компании готовы к наращиванию транспортировки нефти через Азербайджан. У них имеется терминал в Батуми, позволяющий переваливать до 6 млн тонн нефти и столько же сухих грузов в год. То есть инфраструктура имеется. Остается договариваться по БТД по причине разного качества нефти Казахстана и Азербайджана. Наверняка переговоры идут по поводу условий, на которых готовы принять нашу нефть в БТД, и с каким дисконтом.

Все дело в том, что Azery Light сейчас торгуется дороже «Brent», а мы торгуемся с дисконтом к нему в \$20-30 и в тоже время с дисконтом в \$2-3 к российской марке Urals. Такова геополитика, и она диктует свои условия. К тому же, помимо политики, есть вопрос и качества нефти. Отсюда возникает вопрос - насколько акционеры

БТД готовы к этому?

К примеру, в прошлом, когда еще только разрабатывалось месторождение «Тенгиз», консорциум по его разработке из иностранных компаний не смог договориться с акционерами БТД, и в итоге тенгизская нефть пошла по КТК.

Надо будет отслеживать ситуацию с текущими переговорами, так как заявленное повышение транзита нефти на 1,5 млн тонн в год не является предметом для заключения договора между главами государств. Это может быть достигнуто и на внутрикорпоративном уровне.

- Каковы перспективы сотрудничества наших стран на Каспии?

- Если говорить о будущем, то Азербайджан уже вступил в полосу снижения добычи нефти, что явствует из ежегодных показателей. Казахстан вступит в эту полосу в следующем десятилетии. В то же время нельзя забывать, что европейцы борются с углеводородной зависимостью. Так что, нам уже сейчас надо думать - а будут ли в будущем востребованы наши нефть и газ в Европе. Соответственно, вполне возможно представить себе такую картину, когда в будущем азербайджанская нефть пойдет транзитом через Казахстан в Китай. Почему бы и нет? Мы нередко становимся свидетелями таких масштабных перемен в мире, когда буквально за год-два все полностью меняется. И тут опять пригодится танкерный флот, но теперь уже в реверсном направлении. И это вполне возможно, примеров таких в мире немало.

Конечно же, нашим странам необходимо развивать сотрудничество, нужно создавать и развивать совместный Фонд прямых инвестиций либо на уровне государственных банков развития, либо на уровне частных финансовых институтов. Сфер для сотрудничества много. Товарооборот между нашими странами очень маленький, объем транзита нефти из Казахстана через Азербайджан тоже небольшой - 2 млн тонн (3% от всей экспортированной Казахстаном нефти в прошлом году). Даже с ростом еще на 1,5-2 млн тонн, что вполне реально в ближайшие годы, объемы все равно останутся небольшими, сравнимыми с объемами добычи на среднем месторождении. К тому же не будем забывать, что совместных нефтегазовых проектов между Казахстаном и Азербайджаном пока еще нет. Хотя КазМунайГаз и SOCAR могли бы сотрудничать. Остается надеяться, что в будущем удастся открыть какое-то новое месторождение на Каспии, и тогда обе эти компании, будут его совместно разрабатывать, и весь этот маршрут перевалки нефти заиграет новыми красками.