

КОММЕНТАРИЙ

На днях председатель правления АО НК «КазМунайГаз» (КМГ) Магзум Мирзагалиев встретился с президентом Государственной нефтяной компании Азербайджанской Республики (SOCAR) Ровшаном Наджафом. В ходе встречи стороны обсудили вопросы двустороннего сотрудничества, в том числе взаимодействие между компаниями в сфере развития транскаспийской инфраструктуры.

Роман ТЕМНИКОВ,
«Бакинский рабочий»

А неделей ранее агентство Reuters сообщило со ссылкой на свои источники, что Казахстан намерен поставлять часть своей нефти - около 100 тыс. баррелей в сутки, или 8% от объема транспортируемой при помощи Каспийского трубопроводного консорциума (КТК), через азербайджанские трубопроводы. В частности отмечалось, что «КазМунайГаз» уже ведет предварительные переговоры с SOCAR о поставках нефти и дескать казахстанская сторона планирует продавать 1,5 млн тонн топлива в год через Баку-Тбилиси-Джейхан.



Однако министр энергетики Казахстана Болат Акчулаков опроверг вышеизложенную информацию. «У нас в министерстве планов подписания такого соглашения пока нет. Я прочел эту новость, и на самом деле я не думаю, что мы будем подписывать какое-то соглашение о транспортировке нефти (по БТД). Такие технические вопросы рассматриваются, обсуждаются на уровне нацкомпаний, потому что задача стоит такая. Но речь не идет о подписании соглашения, как было сказано, в сентябре по отгрузке нефти», - сказал Акчулаков на брифинге, комментируя информацию Reuters. Министр уточнил, что на уровне нацкомпаний подобные переговоры вести могут, но подобного рода

Одно не противоречит другому

Казахстан способен увеличить транзит нефти через Азербайджан без подписания какого-либо соглашения

соглашения должны «однозначно согласовываться с Минэнерго республики».

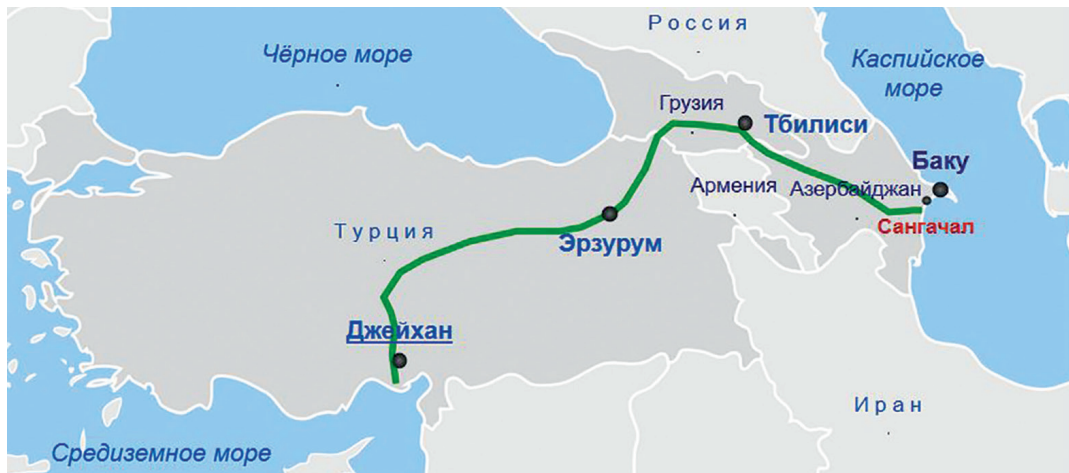
О необходимости альтернативного маршрута для экспорта нефти в Казахстане заговорили после сообщений о возможной приостановке работы морского терминала КТК, по решению суда для устранения нарушений экологического законодательства. Этому предшествовали ограничения работы причальных установок в связи с обследованием акватории на наличие взрывоопасных объектов (мероприятия не повлияли на выполнение графика отгрузок КТК), а также мартовская остановка отгрузок с ее причалов, из-за последствий шторма, продлившаяся почти месяц.

В начале июля этого года президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев поручил «КазМунайГазу» проработать оптимальные варианты реализации Транскаспийского международного транспортного маршрута в целях диверсификации поставок казахстанской нефти.

За разъяснениями по поводу противоречивой информации газета «Бакинский рабочий» обратилась к известному отечественному эксперту, руководителю Центра нефтяных исследований «Каспийский баррель» Ильхаму Шабану.

- Как понимать заявление министра энергетики РК? Будет ли Казахстан наращивать объемы транзита нефти через Азербайджан или нет?

- В принципе, я согласен с казахским министром. Специальное соглашение между национальными компаниями двух стран о транзите казахстанской нефти через Азербайджан подписываться не будет. Но в то же время это не отменяет того факта, что сам транзит нефти нарастает. То есть, хотя министр до конца не выразился, но уже из сказанного становится понятно, что необходимости в подписании межправительственного соглашения по транзиту 1,5 млн тонн нефти ежегодно нет. К примеру, каждый год через Азербайджан транзитом проходит до 3 млн тонн туркменской нефти. При этом какого-либо специального соглашения по



этому поводу у Баку с Ашгабадом нет. Это дело касается лишь хозяйствующих субъектов: тех компаний, которые хотя экспортировать свою нефть, и тех, которые желают ее транспортировать. То есть это чисто коммерческие дела, а не вопрос межгосударственных отношений.

Межправительственное соглашение важно только в том случае, когда на повестку дня выносятся долгосрочные контракты со взаимными обязательствами сторон. К примеру, такие соглашения подписывались в ходе реализации наших масштабных трубопроводных проектов между Азербайджаном и Грузией, Турцией и Грузией, Азербайджаном и Турцией и т.д. В таких соглашениях одна сторона обязуется заполнять трубу нефтью или газом в определенном количестве каждый год, а другая сторона - беспрепятственно прокачивать то же количество сырья через свою территорию, за что получает фиксированную транзитную плату.

В данном случае речь, скорее, идет о поставках всего лишь 1,5 млн тонн нефти, которые по разным причинам могут прекратиться через год-два, как это уже происходило с транзитом той же казахстанской нефти в прежние годы.

К примеру, Казахстан начал прокачивать свою нефть по БТД еще в 2008 году, но уже в 2009-м приостановил использование БТД по причине падения мировых цен на нефть. То есть Нур-Султану тогда стало не выгодно транспортировать свою нефть. Поэтому с 2010 года они перенаправили все сырье на трубопровод Тенгиз-Новороссийск и только в 2014 году снова возобновили поставки по БТД.

То же самое может произойти

и сейчас: пока выгодно «КазМунайГаз» будет транспортировать нефть через Азербайджан, станет не выгодным - прекратит. К примеру, если в Казахстане считают удобнее транспортировать нефть по КТК, а потом продавать ее на \$20-30 дешевле за баррель, то это их дело, пусть перевозят нефть

К 2030 году мы будем в состоянии транспортировать посредством БТД 38-40 млн тонн транзитной нефти

через Россию. С другой стороны, если они решат, что хотя и сложнее транспортировать нефть через Азербайджан, но зато такое хождение по мукам оправдано более высокой ценой на нефть (в пути тяжелая казахстанская нефть проходит очистку от вредных примесей и становится приближенной к легкой азербайджанской нефти и соответственно продается по более высокой цене), для нас это не проблема. Слово за Нур-Султаном.

- В информации Reuters также говорится, что Казахстан намерен поставлять не только 1,5 млн тонн нефти по БТД, но еще и 3,5 млн тонн по Баку-Супса с 2023 года. Получается, только Казахстан собирается транспортировать 5 млн тонн в год через Азербайджан. А вместе с туркменской и российской нефтью транзит может достичь 9-10 млн тонн/год. Насколько это реально?

- Во-первых, подтверждения эта информация не получила. Министр энергетики Казахстана в своей речи на брифинге ничего об ожидаемом с будущего года транзите 3,5 млн тонн ка-

захстанской нефти по трубопроводу Баку-Супса не говорил.

Во-вторых, я не вижу никакой проблемы в том, если Казахстан увеличит транзит своей нефти через территорию Азербайджана до 5 млн тонн/год, и при этом общий транзит нефти достиг бы 9-10 млн тонн/год.

Как известно, объем прокачки нефти по трубопроводу Баку-Тбилиси-Джейхан (БТД) в январе-июле 2022 года составил 16 млн 559 тыс. тонн, что на 8,6% выше показателя аналогичного периода прошлого года. Прокачка транзитной нефти по нефтепроводу БТД в январе-июле 2022 года составила 2 млн 614,4 тыс. тонн (рост на 36,3%). При этом за весь прошлый год по БТД было транспортировано 26,4 млн тонн нефти, в том числе 3,6 млн тонн - транзитной. Таким образом, вполне возможно, что уже по итогам текущего года доля транзитной нефти составит 4-4,2 млн тонн.

Но главная проблема заключается в том, что прибрежный нефтяной терминал AzTrans пока не имеет возможности прокачивать такие объемы нефти до Сангачальского терминала. Его максимальная пропускная возможность 6 млн тонн. И хотя расстояние составляет всего 5 км, для решения данной проблемы необходима прокладка новой трубы и установка новой компрессорной станции. Но при этом Азербайджан должен быть уверен в том, что поставки больших объемов нефти будут носить не разовый характер, а долгосрочный. Дело в том, что Баку понадобятся немалые инвестиции, чтобы построить трубопровод. Он хоть и будет коротким, но мощным. Ведь прокачивать 10 млн тонн в год -

это не просто, это по мощности как два нефтепровода Баку-Новороссийск. А еще компрессорная станция, насосы и т.д. Так что, чтобы проект окупился, нужно как минимум 3-5 лет полной загрузки трубопровода.

- Не исключено, что в силу тяжелых санкций против России и периодически возникающих неполадок в работе КТК, а также растущей добычи нефти Казахстан в ближайшем будущем решит значительно увеличить перевалку нефти через Азербайджан, а осуществлять это все танкерами, как ранее, будет уже невыгодно. Возможно ли, что в таком случае Нур-Султан решится на реализацию старого проекта - Транскаспийского нефтепровода (Казахстан-Азербайджан), несмотря на противодействие со стороны России и Ирана?

- К 2030 году Азербайджан будет экспортировать порядка 20-22 млн тонн собственной нефти и газового конденсата в год на мировые рынки, в то время как пропускная способность БТД составляет 60 млн тонн. Таким образом, к этому году мы будем в состоянии транспортировать посредством БТД 38-40 млн тонн транзитной нефти. Допустим, что планируемый Транскаспийский нефтепровод будет вдвое слабее БТД и его пропускная способность составит 30 млн тонн в год. Этого вполне достаточно, чтобы подогреть его к БТД и спокойно получать деньги за транзит, ничего не делая.

Что касается противодействия строительству Транскаспийского нефтепровода со стороны России и Ирана, то, судя по идущим в мире процессам, а также происходящему вокруг этих стран, в ближайшем будущем им будет не до трубопровода. Москва и Тегеран сегодня больше думают о собственном выживании. А данный проект, как и Транскаспийский газопровод, будет реализован точно так же, как и прочие наши масштабные нефте- и газотранспортные проекты - БТД и Южный газовый коридор. Россия и Иран также были против этих проектов, но они, как мы видим, несмотря ни на что, успешно реализованы.