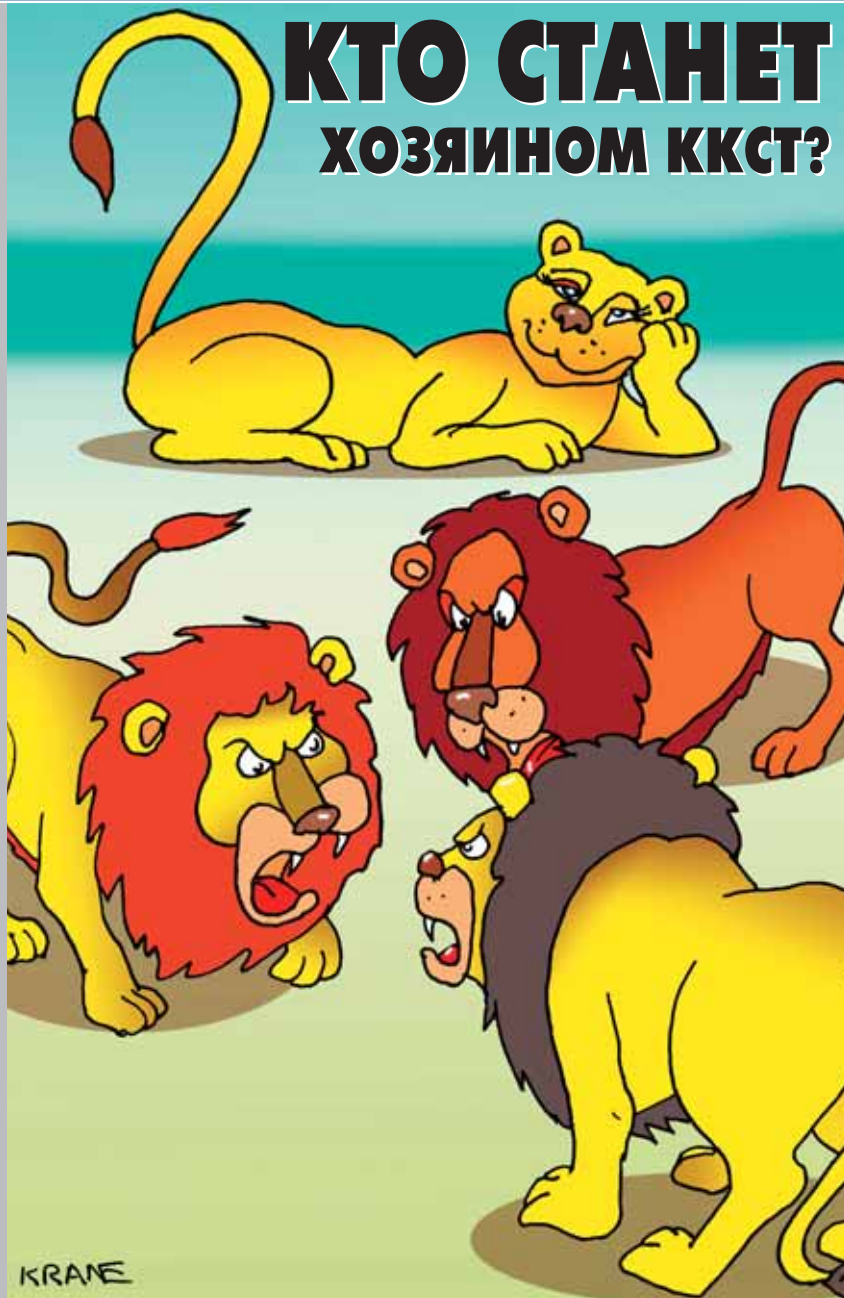


КТО СТАНЕТ ХОЗЯИНОМ ККСТ?



ОЛЕГ ЛУКИН
«Нефтегазовая Вертикаль»

В марте истек срок для подписания соглашения между правительством Казахстана и иностранными инвесторами об условиях реализации проекта Казахстанской каспийской системы транспортировки нефти (ККСТ). Проведенные в Лондоне переговоры между Астаной и альянсом иностранных инвесторов в составе американских Chevron и ExxonMobil, разрабатывающих месторождение Тенгиз, а также участниками Северо-Каспийского проекта по освоению Кашагана завершились безрезультатно. Сторонам не удалось договориться по разделению полномочий и условиям инвестирования в ККСТ. Новый срок подписания соглашения пока не обнародован. Вероятно, иностранцы не долго будут спорить с Астаной об условиях реализации ККСТ, поскольку времени на противостояние у них практически не осталось. Впереди — «большая нефть», а ее надо куда-то девать...

Главной причиной «стопора» стали разногласия в вопросе о получении контрольного пакета в консорциуме по строительству и эксплуатации трубопровода Ескене–Курык, который станет одной из составных частей системы ККСТ. К реализации этого проекта намечалось приступить в 2009 году, а завершить — к началу промышленной разработки Кашагана, то есть к 2014 году. На первом этапе пропускная способность нефтепровода составит 23 млн тонн в год с воз-

можностью дальнейшего расширения до 35–56 млн тонн в год в зависимости от ресурсной базы.

51%

Ресурсной базой для ККСТ должны стать месторождения Кашаган и Тенгиз. В 2007 году «КазМунайГаз» подписал меморандум о взаимопонимании основных принципов сотрудничества по проекту ККСТ с участниками консорциума Agip КСО и СП «Тенгизшевройл». А в середине прошло-

го года Астана ратифицировала договор с Азербайджаном по поддержке и содействию транспортировке нефти из Казахстана посредством системы БТД.

Финансирование проекта ККСТ планируется за счет привлечения внешних инвестиций. Одновременно со строительством трубопровода в рамках ККСТ предполагается создание крупнотоннажного танкерного флота, приемных мощностей в Азербайджане и Казахстане. На первом этапе ККСТ нефть будет транспортироваться

танкерами до Баку, а оттуда — по БТД. В перспективе планируется построить Транскаспийский нефтепровод, который заменит танкерные перевозки на Каспии.

Сегодня Астана твердо настаивает на получении 51% в консорциуме, который будет управлять трубопроводом Ескене–Курык. При этом казахстанская сторона намерена добиться льгот по оплате своей доли. Иностранцы не соглашаются инвестировать высокозатратный проект, пока не обеспечат для себя в нем твердые позиции.

В конечном итоге от пакета акций в ККСТ будет зависеть не только «сила» голоса при принятии решений, но и размер квоты каждого из участников на транспортировку, а также в получении прибыли. И зарубежные компании, добывающие нефть в Казахстане, не хотят лишаться доли и ужимать будущую прибыль.

Разногласия между участниками ККСТ могут затянуть развитие нового транспортного маршрута казахстанской нефти на европейский рынок. Но Астана сейчас в качестве козыря в споре с иностранцами выдвигает возможность наращивания экспорта нефти через Россию и в Китай.

Учитывая это, Россия, в свою очередь, может обернуть данную ситуацию в собственных интересах. Ускоренное расширение нефтепроводов КТК и Атырау–Самара значительно уменьшит коммерческую привлекательность ККСТ и вычеркнет его из списка приоритетных.

На ошибках учатся

Астана сегодня не желает повторять прежние просчеты, как собственные, так и Москвы, допущенные в КТК, где первоначально лидирующие позиции занимали зарубежные компании. Отсутствие контрольного пакета акций в КТК долгое время не позволяло сначала Казахстану, а затем и России договориться об увеличении его мощности.

«У нас уже есть один проблемный трубопроводный консорциум, зачем еще такой же? — говорит источник в Минэкономразвития РК. — В КТК у Казахстана 19%

акций, и хотя по этому трубопроводу идет, в основном, казахстанская нефть, у нас нет больших возможностей продвигать его и настаивать на своих решениях. У нас больше нет желания оказаться в зависимости от владельцев трубопровода».

Лидирующая роль в ККСТ для Казахстана крайне важна и потому, что власти республики придают этому направлению экспорта нефти стратегическое значение. В перспективе через ККСТ планируется транспортировать до 56 млн тонн сырья, что составит более трети всего экспорта казахстанской нефти к концу следующего десятилетия.

Сегодня правительство Казахстана настаивает, чтобы при реализации ККСТ зарубежные участники взяли на себя весь или основной объем инвестиций. «КазМунайГаз» оценивает общие затраты на создание ККСТ в \$3 млрд, из которых половину составят инвестиции в строительство нефтепровода Ескене–Курык. Для его эксплуатации планируется создать международный консорциум, в который войдут «КазМунайГаз» и семь иностранных компаний.

Министерство энергетики и минеральных ресурсов (МЭМР) Казахстана настаивает, чтобы за страной в консорциуме был зарезервирован контрольный пакет акций. «В момент ввода трубы в действие мы должны по заранее обговоренной цене просто вступить в права владения 51%», — заявил глава МЭМР Сауат Мынбаев.

Кроме того, правительство предлагает рассчитаться за свой пакет с остальными участниками проекта позднее или в рассрочку. Но при этом стоимость акций должна быть значительно ниже объема вложений, соответствующих доле, которую хочет получить Казахстан. Астана также требует закрепить в уставе консорциума принципы, устанавливающие лидирующую роль правительства или национальной компании.

Главным противником этой позиции в отношении ККСТ выступает Chevron, владеющая 50% в СП «Тенгизшевройл». Она хочет, чтобы каждый участник строи-

тельства трубопровода Ескене–Курык имел долю акций и квоту на прокачку в соответствии со своим вкладом.

В качестве аргумента компания ссылается на мировой финан-

«В момент ввода трубы в действие мы должны по заранее обговоренной цене просто вступить в права владения 51%», — Сауат Мынбаев

сово-экономический кризис, который усложняет реализацию проектов с длительным сроком окупаемости. Банки с трудом выдают кредиты и под невыгодные для заемщиков проценты. По мнению американцев, Казахстан в этих условиях должен удовлетворить требования зарубежных участников.

Кроме того, Chevron является одним из главных инвесторов КТК, в котором сейчас владеет 15% акций. А учитывая, что сроки расширения КТК и развития ККСТ совпадают, Chevron и другим компаниям, участвующим в обоих транспортных проектах, придется нести двойную инвестиционную нагрузку.

Российский противовес

Как заявил С.Мынбаев, Астана не собирается уступать контроль

Правительство Казахстана настаивает, чтобы при реализации ККСТ зарубежные участники взяли на себя весь или основной объем инвестиций

над маршрутом ККСТ. «Если Chevron и его партнеры будут упираться, мы используем КТК. Работы по его расширению начнутся уже в следующем году». И Астана сегодня довольна прогрессом в проекте расширения КТК. В марте КТК-Р и Калмыкия подписали соглашение о сотрудничестве в модернизации одной нефтеперерабатывающей станции (НПС) и строительстве трех новых.

Эти работы являются частью проекта по расширению КТК с 28 млн тонн до 67 млн тонн к

2014 году. Одобренный план развития КТК-Р предусматривает уже к 2011 году модернизировать пять НПС. А в 2012–2013 го-

«Если Chevron и его партнеры будут упираться, мы используем КТК», — Сауат Мынбаев

дах будут построены еще десять новых НПС.

Одновременно Казахстан ведет переговоры с «Транснефтью» о расширении поставок нефти через Россию по нефтепроводу Атырау–Самара. В 2008 году транзит казахстанской нефти по этому маршруту вырос на 2 млн тонн и достиг

Одновременно Казахстан ведет переговоры с «Транснефтью» о расширении поставок нефти через Россию по нефтепроводу Атырау–Самара до 20 млн тонн в год

17 млн тонн. В марте «Транснефть» направила «Казтрансойлу» предложение увеличить поставки до 20 млн тонн.

По словам главы «Транснефти» Николая Токарева, «необходимы капвложения в модернизацию насосных станций на границе с Казахстаном, и если Казахстан официально подтвердит,

Участники ККСТ только вступают в стадию серьезных разногласий. Но скорое появление «большой нефти» в Казахстане становится неизбежностью. И, скорее всего, они согласятся создавать ККСТ на тех условиях, которые диктует Астана

что увеличит прокачку до 20 млн тонн через нашу территорию, мы проинвестируем их реконструкцию».

Учитывая, что в расширенном КТК на долю казахстанской нефти придется 50 млн тонн, в целом через Россию Казахстан сможет транспортировать до 70 млн тонн нефти ежегодно. Для России эти объемы, безусловно, имеют большое значение в плане получения транзитной выруч-

ки. Но не менее важна казахстанская нефть и для успешной реализации трубопровода Бургас–Александруполис, который «Транснефть» намерена построить к концу 2012-го — началу 2013 года.

На первом этапе его мощность планируется в 35 млн тонн, а в перспективе должна увеличиться до 50 млн тонн в год. А это уже напрямую рассчитано на дополнительные поставки 17 млн тонн казахстанской нефти.

Китай возьмет свое

Казахстан также рассчитывает в ближайшее время увеличить экспорт нефти в китайском направлении. Сейчас мощность казахстанско-китайского нефтепровода Атасу–Алашанькоу составляет 10 млн тонн в год. В прошлом году по нему транспортировано 6,5 млн тонн сырья. Уже с октября 2009 года пропускная способность системы удвоится с вводом в строй трубопровода Кенкияк–Кумколь мощностью 10 млн тонн в год.

Наращивание мощности в китайском направлении становится все более актуальной задачей. На сегодня объем нефти, добываемой в Казахстане с участием китайских компаний, составляет 20 млн тонн, из них чисто китайская доля составляет около 13 млн тонн.

Кстати, в казахстанско-китайском нефтепроводе у Астаны достаточно сильные позиции. Оператором Атасу–Алашанькоу является СП «Казахстанско-китайский трубопровод», созданное на паритетных началах «КазТрансОйл» и китайской CNODC. Поэтому Астане выгодно и транспортировать по трубопроводу собственную нефть, и пропускать через него «чужую», зарабатывая на транзите.

Уступить, чтобы выиграть

Вероятно, иностранцы не долго будут спорить с Астаной об условиях реализации ККСТ, поскольку времени на противостояние у них практически не осталось. Уже сейчас нехватка трубопроводных

мощностей сдерживает планы добычи нефти в Казахстане. КТК работает на пределе, и не случайно его акционеры уже договорились о расширении трубы.

Трубопровод Атырау–Самара в перспективе может быть расширен до 26 млн тонн нефти. Нефтепровод в Китай будет способен перекачивать до 20 млн тонн нефти. Таким образом, до 96 млн тонн казахстанской нефти может экспортироваться по другим маршрутам. Такой расклад, безусловно, не в интересах акционеров БТД, среди которых есть компании, добывающие нефть в Казахстане.

Понимая это, казахстанское правительство настроено решительно. «Если Chevron продолжит настаивать на своих условиях, ККСТ может оказаться в подвешенном состоянии. Когда несколько лет назад в такое положение из-за разногласий по проекту попал КТК, Казахстан инициировал подготовку проекта ККСТ. Но ведь точно так же можно надавить и на ККСТ», — комментирует ситуацию источник в Астане.

В КТК споры государства и частных акционеров об условиях расширения уже завершены. Единственный оставшийся противник в этой дискуссии, компания BP, готовится продать свою долю и выйти из проекта. Кстати, выкупить его долю стремится Казахстан, что позволит ему упрочить свою позицию в КТК.

В то же время участники ККСТ только вступают в стадию серьезных разногласий. Но скорое появление «большой нефти» в Казахстане становится неизбежностью. И компаниям уже в 2014 году придется решать проблемы экспорта, чтобы окупить затраты и получить прибыль. И, скорее всего, они согласятся создавать ККСТ на тех условиях, которые диктует Астана.

В противном случае, если благодаря затянувшейся «спорной» паузе между участниками ККСТ Москве удастся подвинуть Астану к приоритетным поставкам нефти через Россию, каспийско-кавказский маршрут может быть реализован лишь в сокращенном варианте. 