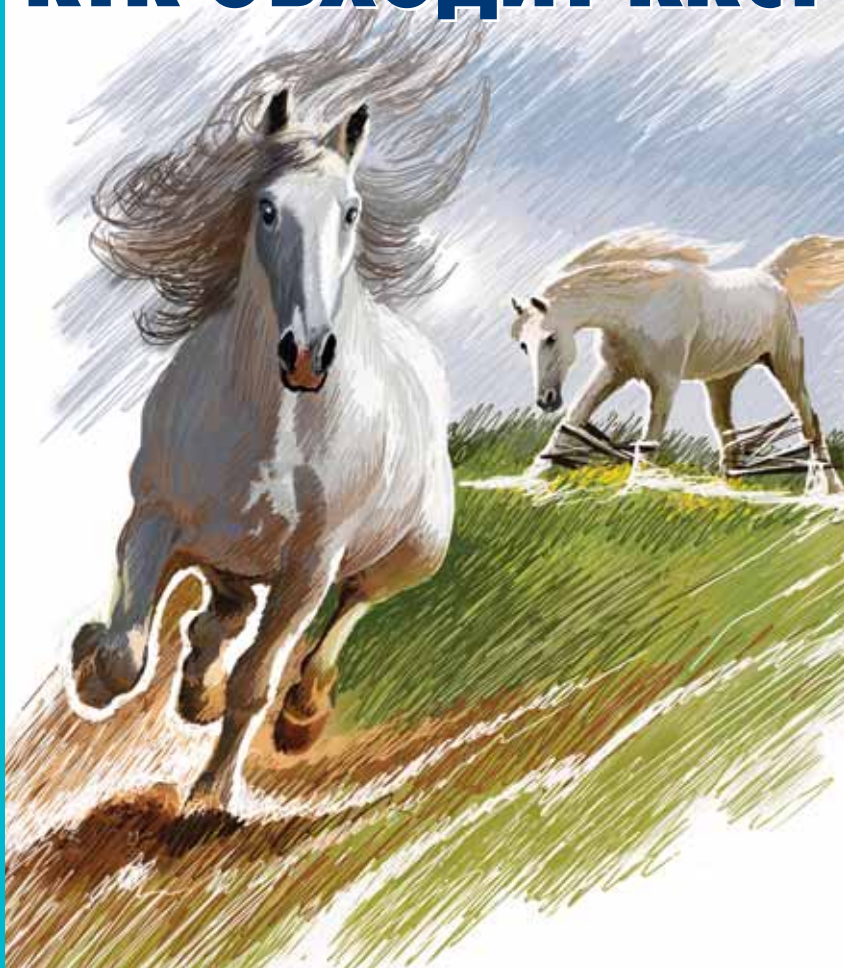


# КТК ОБХОДИТ ККСТ

КТК на подъеме



ОЛЕГ ЛУКИН  
«Нефтегазовая Вертикаль»

Россия становится стратегическим направлением экспорта нефти из Казахстана. Главным экспортным коридором станет трубопровод Тенгиз–Новороссийск, мощность которого к 2014 году увеличится до 67–75 млн тонн в год. В то же время Астана заморозила планы по реализации проекта ККСТ, который в последние годы позиционировался как альтернативный вариант поставок казахстанской нефти в обход России через Южно-кавказский энергетический коридор.

Это открывает перед Москвой новые возможности для продвижения своих трубопроводных проектов по экспорту нефти: Бургас–Александруполис на 35 млн тонн и Самсун–Джейхан на 50 млн тонн. Оба проекта предполагают поставки казахстанской нефти, но до сих пор у Москвы не было конкретных гарантий на этот счет. Для России не столь важно, какой из этих проектов будет осуществлен, главное, чтобы границы ее влияния на нефтяные потоки в Европу были раздвинуты.

**В** июле началась практическая реализация долгожданного проекта расширения нефтепровода Тенгиз–Новороссийск, которым управляет

КТК. Уже к 2014 году его мощности увеличатся с нынешних 34 млн тонн до 67 млн тонн, а с применением антифрикционных присадок достигнут 75 млн тонн в год.

С завершением проекта Казахстан сможет почти вдвое увеличить объемы поставок нефти по КТК — с нынешних 27 млн тонн до 52 млн тонн в год. По данному трубопроводу нефть с западных месторождений Казахстана прокачивается до Новороссийска, а далее танкерами поставляется на мировые рынки.

Нефтепровод КТК мощностью 28 млн тонн построен в 2001 году. Практически сразу же акционеры консорциума начали переговоры о расширении трубопровода, но договориться удалось лишь девять лет спустя. Окончательное решение об инвестировании проекта расширения КТК подписано в декабре 2010 года. В апреле нынешнего совет директоров ЗАО «КТК-Р» (российская структура консорциума) и акционеры АО «КТК-К» (казахстанская) приняли решения, необходимые для начала реализации первого этапа.

По плану уже в 2014 году КТК должен прокачивать до 52 млн тонн казахстанской нефти. Если учесть, что к этому времени общий экспорт нефти Казахстана ожидается в объеме около 80 млн тонн в год, то на долю КТК придется 65% всего объема экспортной нефти РК.

С учетом планируемого расширения нефтепровода Атырау–Самара с 16 до 26 млн тонн в целом трубопроводные мощности для транспортировки нефти из Казахстана через Россию к тому времени составят 78 млн тонн.

Не случайно президент Н.Назарбаев на встрече с премьером В.Путиным в марте этого года пообещал, что «практически вся производимая в Казахстане нефть сейчас и в будущем будет транспортироваться через территорию России». По его словам, решение этой задачи будет обеспечено за счет расширения пропускной способности КТК.

На самом деле обещание РК было слишком оптимистичным. Не оставит же Астана пустым построенный нефтепровод в Китай Атасу–Алашанькоу, по которому уже в 2010 году экспортировано 10 млн тонн, а в текущем году ожидается рост до 12 млн тонн. К

тому же в ближайшие годы его планируется расширить до 20 млн тонн.

Поэтому заявление казахстанского лидера, скорее всего, следует рассматривать как гарантию, что Астана не будет реализовывать или, по крайней мере, заморозит на длительный срок альтернативный проект поставки казахстанской нефти на европейский рынок в обход России. Это предусмотрено проектом Казахской каспийской системы транспортировки нефти (ККСТ), который Астана и Баку намеревались запустить уже в 2013–2014 годах.

Теперь же Астана отложила проект ККСТ как минимум до 2018 года. Для проекта, рассчитанного на транспортировку 35–56 млн тонн казахстанской нефти, практически не остается свободных объемов сырья.

### **В три этапа**

Проект расширения КТК предполагает модернизацию существующих и строительство десяти дополнительных нефтеперекачивающих станций (двух — на территории Казахстана, восьми — в РФ), шести резервуаров для хранения нефти под Новороссийском и третьего выносного причального устройства на Морском терминале КТК, а также замену 88 км трубопровода и изоляции нефтепровода на участках протяженностью 114 км в Казахстане.

На первом этапе будут модернизированы существующие НПС и заменены трубами большего диаметра 88 км трассы на казахстанской территории. Кроме того, будет построено третье выносное причальное устройство в Южной Озереевке. В результате в 2012 году пропускная способность КТК вырастет до 35 млн тонн. На этом этапе увеличатся возможности для разработчиков Тенгизского месторождения.

На втором этапе, в 2013 году, мощность КТК расширится до 48 млн тонн после строительства пяти новых НПС, в том числе двух в Казахстане и трех резервуаров на терминале емкостью по 100 тыс. м<sup>3</sup> каждый (в дополнение к четырем действующим). Это поз-

волит нарастить поставки с территории обеих стран, особенно для каспийских проектов ЛУКОЙЛа.

Завершающий этап предусматривает аналогичный объем работ с доведением в 2014 году пропускной способности до 67 млн тонн, а с применением присадок — до 75 млн тонн. Эти дополнительные объемы рассчитаны в основном на нефть Кашагана, добыча которой начнется в 2013 году.

Стоимость проекта расширения КТК составит \$5,4 млрд, при этом основным источником финансирования станут собственные средства акционеров. Гарантией финансирования и рентабельности проекта будет соглашение «качай или плати», согласно которому добывающие компании — акционеры КТК берут на себя обязательства по загрузке расширенных мощностей трубопровода. В случае недопоставок нефти в оговоренных объемах компания обязана выплатить КТК сумму в размере неполученной консорциумом выручки.

### **ККСТ не поделили**

Проект ККСТ с пропускной способностью 23 млн тонн в год на первом этапе и расширением до 38–56 млн тонн на втором Казахстан и его западные партнеры в течение нескольких лет использовали как фактор давления на Москву, позиционируя его в качестве альтернативы и угрозы загрузки КТК.

Поставлять нефть в ККСТ планировалось с месторождений Кашаган и Тенгиз. В 2007 году «КазМунайГаз» подписал меморандум о взаимопонимании основных принципов сотрудничества по ККСТ с участниками консорциума Agip КСО и СП «Тенгизшевройл», разрабатывающими эти месторождения. В 2009 году Казахстан ратифицировал договор с Азербайджаном по поддержке и содействию данному проекту.

Финансировать ККСТ стоимостью \$4 млрд планировалось за счет внешних инвестиций. Проект предполагал строительство трубопровода Ескене–Курык в Казахстане, создание новых приемных мощностей в Азербайджане и Казахстане, а также фор-

мирование крупнотоннажного танкерного флота на Каспии.

В июне 2010 года ГНКАР и «КазМунайГаз» объявили тендер на подготовку ТЭО данной транспортной системы. По первоначальному плану ККСТ должна была быть запущена в 2013–2014 годах с возможностью танкерных перевозок 23 млн тонн с последующим выходом на 35 млн тонн.

## **С завершением проекта Казахстан сможет почти вдвое увеличить объемы поставок нефти по КТК — с нынешних 27 млн тонн до 52 млн тонн в год**

В перспективе планировалось построить трубопровод через Каспий и довести транспортировку до 56 млн тонн в год.

Однако вскоре после объявления тендера председатель правления «КазМунайГаза» Каиргельды Кабылдин заявил: «В 2014–2016 годах у нас не будет реаль-

## **К.Кабылдин: «В 2014–2016 годах у нас не будет реальных объемов нефти, оправдывающих строительство ККСТ»**

ных объемов нефти, оправдывающих строительство ККСТ. Те объемы, которыми Казахстан будет располагать до 2016 года, планируется транспортировать по системе КТК, Атырау–Самара, а также по нефтепроводу в Китай и по маршруту Баку–Батуми». При

## **Главной причиной заморозки ККСТ стали разногласия между Астаной и альянсом инвесторов по вопросам разделения полномочий и условий инвестиций**

этом глава КМГ отметил, что ККСТ будет создаваться под вторую фазу освоения Кашагана, сроки реализации которой могут быть перенесены на 2018–2019 годы.

Что же заставило Казахстан заморозить ККСТ? Главной причиной стали разногласия между Астаной и альянсом иностранных инвесторов в составе американских Chevron, ExxonMobil, разрабатывающих Тенгиз, а также

участниками Северо-Каспийского проекта по освоению Кашагана по вопросам разделения полномочий и условиям инвестирования в ККСТ.

Астана хотела получить 51% в консорциуме по строительству и эксплуатации трубопровода Ескене–Курык, в котором предполагалось участие «КазМунайГаза» и

## **К 2020 году РК предполагает довести добычу нефти до 130 млн тонн: для ККСТ свободными останутся лишь 15 млн тонн**

семи иностранных компаний. При этом казахи добивались получения льгот по оплате своей доли, а также настаивали, чтобы зарубежные участники проекта взяли на себя основной объем затрат. Помимо этого, Астана хотела закрепить в уставе консорциума принципы, устанавливающие лидирующую роль правительства или «КазМунайГаза».

Зарубежные компании, в том числе Chevron (50% в СП «Тенгиз-

## **Н.Назарбаев: «Практически вся производимая в Казахстане нефть сейчас и в будущем будет транспортироваться через территорию России»**

шевройл»), не согласились инвестировать проект на таких условиях, требуя для себя твердых позиций в консорциуме, высоких квот на транспортировку, а также существенной доли прибыли.

Кроме того, Chevron — один из главных инвесторов КТК (владеет

## **Благодаря расширению КТК Россия упрочит контроль над экспортом нефти из СНГ и получит новые козыри для продвижения своих транспортных проектов в Европе**

15% акций), а учитывая совпадение сроков расширения КТК и развития ККСТ, на эту и другие компании, участвующие в двух транспортных проектах, легла бы двойная инвестиционная нагрузка.

## **Нефтяные потоки и планы Казахстана**

В 2010 году в Казахстане добыто 80 млн тонн, что на 4,2% больше показателя 2009 года. Экспорт составил около 71 млн тонн. По КТК экспортировано 28 млн тонн, по нефтепроводу Атырау–Самара — 17 млн тонн, через порт Актау танкерами в Баку и далее в Батуми — 10 млн тонн, около 6 млн тонн — по железной дороге, а также 10 млн тонн — по трубопроводу в Китай. Таким образом, на долю российского транзита пришлось 63,4% от общего экспорта.

Кстати, с 2010 года Казахстан прекратил экспорт своей нефти по БТД. Причиной отказа от этого маршрута транспортировки стали высокие тарифы, установленные акционерами БТД для поставщиков-неакционеров. Кстати, тариф на транспортировку нефти по трубопроводу КТК составляет \$38 за тонну, и его повышение не предполагается.

В сентябре Минэкономразвития Казахстана опубликовало прогнозы добычи нефти до 2016 года. Так, в 2011 году ожидается добыть 81 млн тонн, в 2012–2013 годах — по 83 млн тонн, в 2014 году — 85 млн тонн, в 2015-м — 95 млн тонн и в 2016-м — 102 млн тонн. Рост добычи, в первую очередь, будет обеспечен за счет Тенгиза, Карачаганак и Кашагана.

По прогнозам Миннефтегаза РК, в текущем году планируется экспортировать до 72 млн тонн, в 2012–2013 годах — по 74 млн тонн. К 2015 году объем экспорта казахстанской нефти планируется довести до 84 млн тонн. В стратегическом плане министерства отмечается, что с учетом проектов расширения нефтепроводов при сбалансированной добыче нефти экспорт будет увеличиваться по основным направлениям: КТК и Казахстан–Китай.

Таким образом, к 2015 году, после расширения КТК, он сможет транспортировать до 52 млн тонн казахстанской нефти. Оставшиеся 32 млн тонн могут быть распределены между Атасу–Алашанькоу (к тому времени он будет способен прокачивать 20 млн тонн) и Атырау–Самара (мощ-

ность которого возрастет с 17 до 26 млн тонн). В результате данные трубопроводы, общая мощность которых составит 98 млн тонн в год, с лихвой обеспечат транспортировку практически всех объемов нефти из Казахстана в ближайшие пять лет.

К 2020 году предполагается довести добычу нефти до 130 млн тонн. Из них 17 млн тонн будет перерабатываться на местных НПЗ. Значит, на экспорт останется порядка 113 млн тонн. За вычетом 98 млн тонн, которые смогут принять трубопроводы в российском и китайском направлениях, для ККСТ свободными останутся лишь 15 млн тонн.

## **Выгоды от КТК**

По словам К.Кабылдина, КТК имеет большое значение для развития крупных месторождений Каспийского региона. Благодаря трубопроводу КТК, в работе которого используется банк качества, добывающие компании в Казахстане и России получают полную стоимость за свою нефть, сокращают затраты на ее транспортировку по сравнению с альтернативными экспортными маршрутами. Кроме того, после расширения КТК в максимальной степени увеличат свои квоты по прокачке нефти акционеры-государства, при этом Астана станет обладателем крупнейшей квоты.

Россия благодаря расширению КТК упрочит контроль над экспортом нефти из СНГ, а также получит новые козыри для продвижения своих транспортных проектов в Европе. Кроме того, Россия как крупнейший акционер КТК сможет с 2014 года начать возмещать инвестиции в создание трубопровода, а с 2018 года — получать дивиденды от его работы.

Россия, кроме того, усилит свои позиции на энергетическом рынке Евразии. С одной стороны, потому, что российское направление экспорта останется главным для Казахстана. С другой стороны, повороты в судьбе КТК и ККСТ значительно усилили зависимость Астаны и иностранцев от России. 