

ИРАН: ЭМБАРГО И БЛОКАДА В ЦИФРАХ



Нефтяной рынок пережил потерю ливийской нефти без катастрофических всплесков цены. Однако эмбарго на импорт иранской нефти вызовет несравнимо большие осложнения по трем причинам.

Во-первых, объем экспорта Ирана больше, чем Ливии. Во-вторых, Ливия все еще не вернулась к довоенному уровню добычи. В сочетании с эмбарго на иранскую нефть это означает значительно меньшую возможность компенсации поставок за счет свободных мощностей добычи ОПЕК.

В-третьих, и это главный фактор, в случае обещанного Ираном закрытия Ормузского пролива подавляющая часть нефти Персидского залива будет блокирована. Действующие мощности существующих нефтепроводов до альтернативных терминалов способны возместить не более одной трети транзита через Ормузский пролив.

Пока неизвестно, есть ли у Ирана ядерные боеголовки, но одним оружием поражения мирового масштаба страна точно обладает — это Ормузский пролив. При каждом политическом обострении Иран

угрожает воспользоваться своей удачной географией, перекрыв узкий проход большой ближневосточной нефти на мировые рынки.

До сих пор этого ни разу не случилось, но, как предупреждал

Антон Павлович, когда-нибудь ружье может выстрелить. Сейчас именно такой момент. Острота ситуации порождает множество спекуляций по вопросам, на которые нет очевидных ответов. Как высоко могут взлететь цены? Возможен ли топливный коллапс? Можно ли обойти Ормузский пролив?

Зависимость от иранской нефти

Напомним, что по результатам последнего доклада МАГАТЭ США в конце декабря ввели дополнительные санкции против Ирана, затрудняющие возможность торговых контактов третьих стран с Ираном. Утверждены поправки к законодательству США, по которым иностранные компании, проводящие какие-либо операции с Центральным банком Ирана (через который идут расчеты за иранскую нефть), не смогут работать на территории Соединенных Штатов.

В ответ Иран пригрозил, что в случае эмбарго не выпустит из Ормузского пролива ни «капли нефти».

Глобальные последствия отказа от иранской нефти можно примерно оценить на основании недавних событий в Ливии. Волнения в этой стране начались в середине февраля прошлого года. По сравнению с обычным уровнем 1,6 млн барр/день добыча сократилась до 0,4 млн барр/день в марте и полностью прекратилась в июне-августе. Признаки оживления появились только в сентябре, и к концу года производство восстановилось на 50%. Всего с марта до конца года поставки ливийской нефти сократились на более чем 400 млн баррелей.

Рынок, естественно, отреагировал ростом цен, но катастрофического скачка все-таки не произошло. Среднемесячная стоимость нефти марки Brent достигла максимума в апреле, поднявшись по сравнению с февралем на \$20, до \$123 за баррель, потом спустилась на уровень до \$113–116 за баррель и закончила год на отметке в среднем \$108 за баррель (см. «Цена нефти в 2011 году»).

Компенсация ливийской нефти свела к рекордно низким значениям свободные мощности добычи ОПЕК и полностью поглотила ожидавшееся увеличение поставок из стран вне ОПЕК. Кроме того, 60 млн баррелей нефти было выделено из запасов МЭА.

Но потеря иранской нефти грозит более серьезными неприятностями. По объему поставок нефти на мировой рынок нефти Иран занимает третье место после Саудовской Аравии и России.

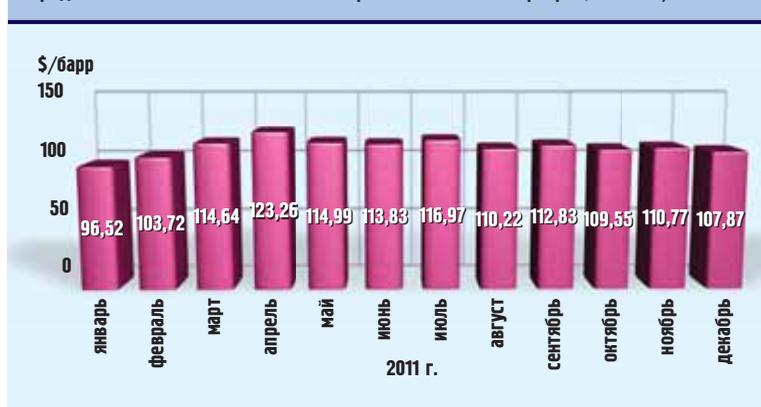
В 2011 году экспорт составил 2,2 млн барр/день (см. «Добыча и экспорт нефти Ирана»). Азия, Западная Европа, Турция и Южная Африка формируют четыре основных направления иранской нефти (см. «Основные импортеры...»). Почти четверть иранской нефти импортирует Китай. Не слишком отстают от него Япония, Индия и Южная Корея.

В наибольшей зависимости от иранской нефти, с точки зрения ее доли в суммарном импорте, находятся Шри-Ланка, Турция и Южная Африка. В Европе иранскую нефть покупают семь стран. Наиболее уязвимыми окажутся самые проблемные в данный момент Греция, Испания и Италия.

Как известно, США, инициатор санкций против Ирана, иранскую нефть вовсе не импортирует. Однако импортная зависимость от других стран Персидского залива в 2011 году составляла более 20%. В основном это нефть Саудовской Аравии, Ирака и Кувейта (см. «Зависимость США от нефти стран Персидского залива»). Доля главного регионального поставщика Саудовской Аравии в общем импорте нефти США в 2011 году составляла 13%. Так что осложнений с поставками нефти в случае перекрытия Ормузского пролива США тоже не избежать.

В ряде стран началась подготовка к сокращению поставок иранской нефти. Японская компания JX Nippon Oil & Energy ведет переговоры о дополнительных поставках с Саудовской Аравией, Южная Корея — с ОАЭ и Ираком, Китай рассчитывает на Саудовскую Аравию, ОАЭ и Катар. Европейские страны ориентируются

Цена нефти в 2011 году (Brent, «спот» на условиях fob, среднемесячная, средневзвешенная по объемам экспорта основных экспортеров, DOE/EIA)



на увеличение импорта из африканских стран и, надо полагать, из России.

Совет ЕС подтвердил возможность присоединения к эмбарго на импорт нефти из Ирана и должен ввести запрет в конце января. По графику европейской санкций предусмотрен шестимесячный переходный период: в течение первых трех месяцев постепенно остановится импорт нефтепродуктов, в течение полугодия прекратится импорт сырой нефти.

В первую очередь нефтеперерабатывающие компании прекра-

Зависимость от Ормузского пролива

Через Ормузский пролив, соединяющий Персидский и Оманский заливы Аравийского моря,

Иран угрожает воспользоваться своей удачной географией: через Ормузский пролив проходит 40% морской и 20% общей торговли нефтью

ежедневно проходит около 17 млн баррелей нефти. Это составляет 40% морской транспортировки и

Добыча и экспорт нефти Ирана, тыс. барр/день

	2009 г.	2010 г.	2011 г. (январь-август)
Добыча	4 176,6	4 251,6	3 610,0
Экспорт	2 295,1	2 087,3	2 200,0

Источник: EIA

тят закупки по спотовым сделкам, которые обычно составляют треть импортного объема. После принятия ЕС официального решения о присоединении к эмбарго, можно будет прервать долгосрочные контракты, сославшись на форс-мажор.

Однако мировые свободные мощности добычи нефти очень ограничены и сосредоточены преимущественно в Саудовской Аравии. Главное же отличие иранской ситуации от ливийской в том, что в случае блокады Ормузского пролива придется возмещать не только объем иранского экспорта, но и прервавшуюся возможность доставки компенсационной нефти на рынок.

20% общей мировой торговли нефтью и нефтепродуктами. В последние годы, с ростом экспорта из Катара, фактор Ормузского пролива приобрел большое значение в торговле газом: с января по

Азия, Западная Европа, Турция и Южная Африка — четыре основных направления иранской нефти

октябрь 2011 года через эти ворота прошло около 100 млрд м³ СПГ.

Ширина пролива длиной 200 км в самом узком месте не превышает 40 км. Глубина двух коридоров следования судов шириной две мили каждый позволяет про-

хождение супертанкеров грузо-подъемностью более 150 тыс. тонн нефти.

Страны Персидского залива вывозят через пролив 93% экс-

Четверть иранской нефти импортирует Китай, в Европе иранскую нефть покупают семь стран

портной нефти. Закрытие Ормузского пролива может полностью заблокировать вывоз нефти из Катара, Кувейта и ОАЭ и сократить

США тоже не избежать осложнений с поставками нефти

морскую часть экспорта нефти из Саудовской Аравии на 90%.

С юридической стороны проход судов через Ормузский пролив осуществляется в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года. Документ признает право «мирного» прохода иностранных судов через территориальное море, т.е. с целью

Миновать Ормузский пролив можно только за счет нефтепроводов. Фактически действуют только два трубопровода

непрерывного, быстрого и беспрепятственного транзита из открытого порта в открытое море и обратно с соблюдением безопасности и правил прибрежного государства.

Северную часть Ормузского пролива контролирует Иран, юж-

Мощности нефтепроводов в регионе покрывает 32% транзита через Ормузский пролив, новый появится не ранее июня

ную — Оман через свой анклав Musandam. Оман в числе 155 государств ратифицировал конвенцию. Иран ее подписал, но не ратифицировал, сохранив за собой определенную свободу принятия решений. Территориальное море Ирана охватывает третью часть пролива.

Но Иран объявил своими три острова к западу от пролива и, соответственно, контролирует 12-

Основные импортеры нефти из Ирана в 2011 г. (по I п/г)			
	Объем импорта нефти из Ирана, тыс. барр/день	Доля в суммарном экспорте нефти Ирана, %	Доля в суммарном импорте нефти страны, %
Китай	543	22	11
Европейский Союз	450	18	
Италия	183	7	13
Испания	137	6	13
Франция	49	2	4
Нидерланды	33	1	2
Греция	20	1	14
Германия	17	1	1
Великобритания	11	0	1
Япония	341	14	10
Индия	328	13	11
Ю.Корея	244	10	10
Турция	182	7	51
Ю.Африка	98	4	25
Шри-Ланка	39	2	100
Тайвань	33	1	4

Источник: EIA

мильную зону вокруг них. В результате при проходе через Ормузский пролив миновать иранские территориальные воды невозможно. Почти все входы в Персидский залив идут через иранские воды, а большая часть выходов из него — через воды Омана.

Вывозить нефть из региона минуя Ормузский пролив можно

в восточно-западном направлении к порту Янбу на Красном море. Параллельно Petroline проложен трубопровод для транспортировки 290 тыс. барр/день жидких углеводородов и конденсата, получаемых из попутного нефтяного газа.

Еще один трансаравийский нефтепровод, Tapline, протяги-

Зависимость США от нефти стран Персидского залива, тыс. барр/день			
	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Импорт нефти США, всего	9 013	9 213	8 917
Поставки из Персидского залива	1 686	1 711	1 842
В том числе			
Саудовская Аравия	1 004	1 096	1 187
Ирак	450	415	473
Кувейт	182	197	165
другие (Катар, ОАЭ, Оман)	50	3	17

Источник: EIA

только за счет нефтепроводов с выходом на терминалы Средиземного и Красного морей или Оманского и Аденского заливов. Такие нефтепроводы в принципе есть, но большинство из них находится в нерабочем состоянии, а суммарные мощности значительно уступают объему морского транзита (см. «Нефтепроводы в регионе Персидского залива»).

В настоящее время фактически действуют только два трубопровода. Один из них — Petroline с пропускной способностью 5 млн барр/день, который проходит через территорию Саудовской Ара-

вающийся от Аль-Кайсума в Саудовской Аравии до порта Сидон в Ливане, находится в нерабочем состоянии.

Второй действующий нефтепровод, трубопровод Ирак–Турция протяженностью 600 миль, связывает месторождения района Киркук с турецким портом Джейхан. Он требует значительного ремонта и работает спорадически. При мощности 1,6 млн барр/день действующая пропускная способность магистралы составляет лишь 300 тыс. барр/день.

Нефтепровод IPISA, протягиваемый с юга Ирака по терри-

Нефтепроводы в регионе Персидского залива

	Направление	Протяженность, миль	Номинальная пропускная способность, млн барр/день	Статус
Petroline	Abqaiq — Красное море	750	5,00	действующий
Tarline (Трансаравийский)	Саудовская Аравия — Ливан	970	0,50	не действует
Ирак–Турция	Киркук–Джейхан	600	1,60	действующий (в объеме 0,4)
IPSA (Iraq Petroleum — Saudi Arabia)	Басра–Янбу		1,65	не действует
ISLP (Ирак–Сирия–Ливан)	Киркук–Банья		0,70	не действует
Фуджейра (ADCOP)	Хабшан (Абу-Даби–Фуджейра (Оманский залив))	230	1,50	строится
Всего			10,25	5,4 млн барр/день

тории Саудовской Аравии в порт Янбу, в августе 1990 года был закрыт. В 2001 году Саудовская Аравия экспроприировала магистраль и переоборудовала ее для транспортировки своего газа. При номинальной мощности 1,65 млн барр/день это был бы значи-

тельный канал для вывоза арабской нефти. В свете последних событий вновь заговорили о необходимости восстановления магистрали для транспортировки нефти.

Еще один иракский нефтепровод ISLP (Ирак–Сирия–Ливан) но-

минальной мощностью 700 тыс. барр/день соединяет Киркук с сирийским портом Банья на Средиземном море. Поставки по нему с 2003 года прекращены. Восстановление магистрали оказалось слишком дорого, и в сентябре 2010 года Ирак и Сирия договорились построить два новых нефтепровода: один мощностью 1,5 млн барр/день для транспортировки тяжелой нефти, и второй мощностью 1,25 млн барр/день — для легкой нефти.

21 февраля, 2012
Москва

Ключевое мероприятие
отрасли



II МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ФОРУМ АВТОЗАПРАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС РОССИИ-2012



Участники форума в 2011 году

- 38 представителей независимые сети АЗС;
- 29 представителей ВИНК;
- 22 представителя нефтетреидинговые компании;
- 17 представителей производителей передовых технологий и отраслевого оборудования для АЗК;
- 11 представителей специализированных научных институтов
- 10 представителей органов государственной власти;
- 10 представителей союзов и ассоциаций;
- 5 представителей из финансовых и инвестиционных компаний;
- 15 представителей специализированных СМИ.

Всего мероприятие посетило более 150 делегатов.

В рамках программы форума

- Государственная отраслевая стратегия и фискальная политика отрасли;
- Прогноз розничных цен на основные нефтепродукты;
- Новая расстановка сил на рынке. Привлекательность регионов;
- Программы франчайзинга в АЗК РФ. Под каким брендом выгоднее работать;
- Перспективы развития малого и среднего бизнеса. Существующие барьеры;
- Внедрение передовых отраслевых технологий и инноваций в АЗК. Эффективность АЗС.
- **Круглый стол по развитию и совершенствованию законодательной базы в отрасли**

«За время своего существования межрегиональный форум «Автозаправочный комплекс России» стал ежегодным, уже традиционным событием, которое по праву может считаться визитной карточкой отрасли».

По вопросам участия в форуме обращаться:

• тел.: +7(495) 971 - 23-30, 972 - 59 - 15

• e-mail: event@omt-consult.ru

• www.omt-consult.ru

Потеря иранской нефти грозит более серьезными неприятностями: свободные мощности добычи нефти в мире очень ограничены

В июне 2012 года должен быть введен в эксплуатацию принципиально новый нефтепровод, который с 2008 года строится в ОАЭ. Трубопровод Abu-Dabi Crude Oil Pipeline (ADCOP) будет ежедневно прокачивать 1,5 млн баррелей нефти с месторождений Хабшан в юго-западной части Абу-Даби до терминалов, расположенных в эмирате Фуджейра на берегу Оманского залива.

Таким образом, суммарные мощности всех экспортных нефтепроводов в регионе, включая переоборудованный под газ, замороженные и строящийся, составляют 10 млн барр/день. В рабочем состоянии находятся два нефтепровода, в настоящее время способные транспортировать 5,4 млн барр/день. Это покрывает 32% объема танкерного транзита нефти через Ормузский пролив, так что в случае его блокады заполнить брешь явно не удастся.