

**С**оглашение по содействию 2006 года Азербайджан и Казахстан в октябре 2009 года закрепили тремя документами, подписи под которыми поставили президент ГНКАР Р.Абдуллаев и глава «КазМунайГаза» К.Кабылдин. Основной документ — это соглашение о совместной разработке ТЭО Транскаспийского проекта (в казахстанской интерпретации — ККСТ). Второй документ — это ни к чему не обязывающий в договорном плане меморандум о совместном использовании объектов нефтегазовой инфраструктуры ГНКАР при освоении углеводородных месторождений Казахстана.

Но самый пикантный документ — меморандум о сотрудничестве по нефтепроводу Баку — Черное море, который, если будет построен, похоронит все планы Азербайджана на «большую нефть» Казахстана для БТД.

### **Бакинское нефтегазовое поурри**

Усиление сотрудничества в энергетике — для Баку и Астаны эта задача действительно актуальнейшая. Об этом убедительно говорят и размеры товарооборота (в 2008 году — \$490 млн), и объемы транзита нефти Казахстана через Азербайджан (в прошлом году — 2,7 млн тонн, из которых 0,3 млн тонн прошли по БТД).

Для стратегического сотрудничества в сфере транспортировки энергоресурсов Каспия эти 2,7 млн тонн (4,3% от всего объема нефтяного экспорта Казахстана на 2008 года) — результат однозначно скромный. В 2009 году Азербайджан прогнозирует увеличение объемов транзита через свою территорию нефти Казахстана до 5 млн тонн, в том числе по БТД до 1,8 млн тонн. Показатель тоже довольно скромный.

Как же Азербайджан и Казахстан намерены «усилить сотрудничество в энергетике», чтобы уже к 2013 году выйти на транспортировку по ККСТ и на азербайджанский транзит 23 млн тонн казахстанской нефти?

Пока достижение в этой сфере одно — соглашение о совместной разработке ТЭО Транскаспийского проекта. Точнее, ТЭО будут

## **АСТАНА В БАКУ УВЕЛИЧИЛА МНОГОВЕКТОРНУЮ**



2 октября 2009 года в Баку в ходе официального визита президента Казахстана были подписаны важные документы, которые должны перевести Соглашение по содействию и поддержке транспортировки нефти из Республики Казахстан через Каспийское море и территорию Азербайджанской Республики на международные рынки посредством системы Баку–Тбилиси–Джейхан из декларативной сферы в практическую.

В случае успешного решения задач по созданию Казахстанской каспийской системы транспортировки (ККСТ) в 2013 году через Азербайджан планируется транспортировать на мировые рынки 23 млн тонн нефти Казахстана. В перспективе, к 2020 году, эти объемы, как надеются в Баку, вырастут до 56 млн тонн в год. Шансы, что так и будет, есть, но супероптимистичными их назвать нельзя.

разрабатывать одна или несколько иностранных компаний, а ГНКАР и «КазМунайГаз» лишь финансировать эти работы.

А вот затем должны начаться действительно серьезные и капи-

Сомнения в благополучном разрешении ККСТ к 2013 году вызывает иная проблема — нефтяная.

### **Сколько нефти получит ККСТ?**

Этот вопрос в Астане обходят деликатным молчанием. В Баку его «Вертикали» тоже, даже в прогнозном плане, предпочли не комментировать. Причины такой деликатности лежат, в общем-то, на поверхности.

С одной стороны, в Астане и Баку легко говорят о 23–56 млн тонн нефти Казахстана в год, которые в скором времени потекут на Запад через территорию Азербайджана. И формальные основания для этих заявлений имеются — к 2015 году Казахстан намерен добывать 100 млн тонн нефти в год, а к 2020-му — уже 150 млн тонн в год.

С другой стороны, из этих объемов Казахстан, после окончания реконструкции своих НПЗ в Атырау, Шымкенте и Павлодаре, сможет перерабатывать 17 млн тонн. Поэтому в 2015 году на экспорт Астана сможет предложить лишь 83 млн тонн своей нефти. По каким же маршрутам они пойдут на мировой рынок, если только трубопроводы, проложенные по территории Казахстана в сторону России, будут иметь к 2015 году мощность 82 млн тонн нефти в год?

Ведь мощность КТК в 2012 году должна быть увеличена до 67 млн тонн нефти в год, что вместе с нефтепроводом Атырау–Самара (15 млн тонн нефти в год) и обеспечит вышеприведенную пропускную способность российского маршрута. Но в 2015 году и трубопровод Казахстан–Китай доберется до 20 млн тонн нефти в год.

В сумме для полной загрузки этих трех нефтепроводов будут необходимы более 100 млн тонн нефти в год. А тут еще к этому времени первая очередь ККСТ потребует для себя 23–25 млн тонн нефти Казахстана.

Получается, что всем трубопроводным «сестрам» Казахстана придется раздать по нефтяной «серьге». Получит ли при этом гарантированно ККСТ и стоящий за

этой системой БТД свою «серьгу» весом в 23–25 млн тонн в год? Вопрос этот, как с неохотой были вынуждены признаться «Вертикали» в ГНКАР, пока открытый...

### **О чем в Баку предпочитают не говорить**

В рамках Транскаспийского проекта остается пока открытым и такой вопрос, как долевое участие сторон в ККСТ. В Алматы в 2006 году речь шла о равнодолевом участии в проекте ГНКАР и «КазМунайГаза». Но теперь, чем ближе ККСТ, тем сильнее звучат в Астане заявления о 51% «КазМунайГаза» в Транскаспийском проекте.

Однако согласится ли ГНКАР на долю в 49% в ККСТ? Тем более что в новом нефтепроводе Баку — Черное море у ГНКАР и «КазМунайГаза» должно быть по 50% долевого участия.

Еще одно потенциальное яблоко раздора ККСТ — танкеры. Каспийское морское пароходство (Каспар) Азербайджана основную прибыль получает за счет перевозки нефти и нефтепродуктов через Каспий. У Каспара более 40 танкеров дедвейтом 7–13 тыс. тонн, способных перевозить более 20 млн тонн нефти и нефтепродуктов в год. Причем свой танкерный флот Каспар строил, ориентируясь на обещанные Астаной масштабы ККСТ.

И вот теперь Астана планирует для снижения себестоимости морских перевозок по ККСТ использовать танкеры дедвейтом 60 тыс. тонн. Танкеров таких на Каспии нет, хотя построить их можно на верфях Астрахани. Но Азербайджан, естественно, уже заранее выступает против использования на маршруте ККСТ танкеров-шестидесятитысячников. Ведь если они появятся на Каспии, кто тогда даст работу танкерам Каспара?

Однако ко всем этим раздорным проблемам Астана решила добавить еще одну — проблему нового нефтепровода Баку — Черное море (точнее, Батуми?) на 10–15 млн тонн нефти в год. За чем? Официальный ответ Астаны: по причине перегрузки БТД не-

## **Завершить технические работы по введению ККСТ на пропускную способность первого этапа, а это 23–25 млн тонн нефти в год, к 2013 году вполне реально. Сомнения вызывает иная проблема — нефтяная**

талоёмкие работы. В Казахстане необходимо будет построить нефтепровод Ескене–Курык (ориентировочная длина — 750–760 км) мощностью 40–50 млн тонн нефти в год и нефтяной терминал «на конце» этой трубы.

В Азербайджане работ меньше. Это строительство Гарадаг-Сангачальского терминала (для начала на перевалку 25 млн тонн нефти в год) и короткой трубы к Сангачальскому терминалу — исходной точке БТД. Помимо нефтепровода и термина-

## **В 2015 году на экспорт Астана сможет предложить 83 млн тонн своей нефти, но только трубопроводы через Россию будут иметь к этому периоду мощность 82 млн тонн нефти: Казахстану придется выбирать**

лов, в Астане заявляют также о необходимости строительства для ККСТ нескольких танкеров дедвейтом 60 тыс. тонн.

Стоимость всех этих работ в Астане навскидку оценили в \$3 млрд. Более точный, хотя и не окончательный ответ даст ТЭО. Если ТЭО будет готово в 2010 году, если Астана и Баку найдут для ККСТ необходимые финансовые средства, к концу будущего года очередной каспийской «стройке века» вполне может быть дан старт.

Завершить работы по введению ККСТ на пропускную способность первого этапа, а это 23–25 млн тонн нефти в год, при 100%-ном финансировании всех работ к 2013 году вполне реально.

фтью Азербайджана и во имя диверсификации маршрутов!

### Однако перегружены ли БТД?

Ответ на этот вопрос таков. В Азербайджане в 2009 году планируют добыть 50 млн тонн нефти и газоконденсата. Эти объемы добычи обеспечат три основных источника: ГНКАР, операционные компании (ОК) и совместные предприятия (СП), работающие на суше (8,65 млн тонн), блок Азери—Чираг—Гюнешли (на АЧГ в этом году может быть добыто около 40 млн тонн нефти) и первая фаза Шах-Дениза (1,9 млн тонн газоконденсата). Из этих объемов по БТД планируется прокачать около 37 млн тонн нефти АЧГ и газоконденсата Шах-Дениза и 1,8 млн тонн казахстанской нефти Тенгиза. Всего получается около 39 млн тонн при мощности БТД 60 млн тонн в год.

Может быть, ситуация с перегрузом БТД осложнится в последующие годы? Ведь в 2013–2019 годах на АЧГ планируют стабильно добывать по 50 млн тонн нефти в год. А первая фаза Шах-Дениза имеет прогнозный предел 2 млн тонн газоконденсата в год, который в период 2013–2019 годов, если на месторождении не произойдет каких-либо каспийских форс-мажоров, будет обеспечен. Добыча нефти ГНКАР, ОК и СП, работающими на суше, в 2013–2019 годах будет, правда, снижаться с 8 млн тонн до 5–6 млн тонн в год, да и почти все эти объемы будут использованы на НПЗ Азербайджана.

Получается, что в 2013–2019 годах Азербайджан сможет экспортировать не более 52 млн тонн своих нефти и газоконденсата. Эти объемы могут быть увеличены за счет реализации второй фазы Шах-Дениза, а также удачи, которая может улыбнуться ГНКАР на новых перспективных структурах. Но это уже как каспийская карта ляжет, а лечь она может по всякому.

Для экспорта этих 52 млн тонн нефти у Азербайджана есть два нефтепровода — БТД на 60 млн тонн в год и Баку—Супса на 7,5 млн тонн в год. А также терминалы в Батуми на 15 млн тонн и в

Кулеви на 10 млн тонн нефти и нефтепродуктов в год. Следовательно, 52 млн тонн нефти Азербайджана и 23 млн тонн казахстанской нефти первого этапа ККСТ республика технически осилит. И, казалось бы, легко, имея экспортный задел в 75 млн тонн нефти и общий потенциал ее транспортировки в 92,5 млн тонн в год.

Но в Астане при таких транспортных резервах Азербайджана все же понадобился новый нефтепровод Баку — Черное море!

### Все будет хорошо...

Одна вероятная — и серьезная — причина тому действительно есть. Это сомнения в надежности сварных швов трубных стыков БТД. По неофициальной версии, плохо защищенные швы БТД разъедает коррозия. Поэтому высокое давление в трубе БТД — это прямой путь к разрывам на стыках и авариям на нефтепроводе, который, как и жена Цезаря, должен быть после всех пропетых в его адрес дифирамбов выше подозрений.

Вот для этого, для снижения риска прорыва, на БТД и поставили оборудование, снижающее вязкость нефти. Но для транспортировки по БТД 60 млн тонн нефти в год одного снижения вязкости будет недостаточно, потребуется еще повышать давление в трубе. А это и повышение риска разрыва трубопровода. Получается, что нефть Казахстана в БТД в период максимальной добычи на АЧГ — это прямая дорога к аварийному сериалу на пути из Баку в Джейхан.

Избежать этого сценария можно с помощью нового нефтепровода Баку — Черное море: и БТД будет цел, и Астана довольна.

Довольна потому, что новый нефтепровод Баку—Батуми(?) обеспечит, во-первых, 100%-ную загрузку Батумского терминала, принадлежащего «КазМунайГазу». Во-вторых, сделает это с минимальными (если сравнивать с тарифами Азербайджанской железной дороги) транспортными расходами. В-третьих, из Батуми открывается путь нефти Казахстана к румынским НПЗ «КазМунайГаз».

В результате всех вышеотмеченных коллизий оптимальной

для работы ККСТ может оказаться такая схема. По БТД будут экспортироваться до 7,5 млн тонн казахстанской нефти по расценкам, установленным для акционеров Баку—Джейхана (около \$20 за тонну). Еще 10–15 млн тонн нефти будут прокачиваться из Баку в Батуми по новому нефтепроводу, в котором доли ГНКАР и «КазМунайГаза» будут равными.

### Астане хорошо известен экспортный потенциал Азербайджана, оцениваемый в 92,5 млн тонн, но Казахстану потребовался новый маршрут Баку — Черное море с 10–15 млн тонн в год...

Итого: объемы транспортировки по ККСТ, ориентированные на Азербайджан, могут со временем действительно выра-

### Новый нефтепровод куда как больше соответствует экономическим интересам Казахстана, чем БТД. И рисков меньше, и рентабельность выше. Согласится ли с маршрутом Азербайджан?

ти до 17,5–22,5 млн тонн. И, учитывая высокую диверсификацию экспортных маршрутов Казахстана, для Баку и его стратегического партнера Астаны это будет

### Да и танкеры являются яблоком раздора: Казахстан настаивает на более рентабельных 60-тысячниках, Азербайджан же располагает танкерами дедвейтом 7–13 тыс. тонн, способными перевозить более 20 млн тонн нефти и нефтепродуктов в год

очень, очень хороший результат. БТД, правда, обещанные Астаной 56 млн тонн нефти Казахстана точно не получит. Зато 7,5 млн тонн казахстанской нефти в год, оплаченные долевым участием в БТД ENI (5% долевого участия), Total (5%) и ConocoPhillips (2,5%), хоть как-то, когда закончится экспортная нефть Азербайджана, скрасят серые будни Баку—Джейхана... 