

ЭКСПОРТ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ

Делая громкие заявления о необходимости преодолеть сырьевую зависимость, руководители государства уделяют большое внимание поддержанию и развитию экспортного потенциала нефтяной отрасли. И это понятно. Экспорт нефти и нефтепродуктов приносит России до 49% (в 2008 году) валютной выручки. Нефтедоллары остаются основой доходной базы федерального бюджета. Да и нефтяные компании получают основные доходы именно от экспорта.

Ориентированная на экспорт транспортная инфраструктура отрасли развивается опережающими темпами. Проблема дефицита экспортных нефтепроводов и терминалов благополучно решена. Seriously ослаблена транзитная зависимость. Расширена география экспортных маршрутов. Большого и не нужно — возможности экспорта ограничены. Однако правительство продолжает инициировать строительство новых магистралей, рассчитывая в будущем принять обильные транзитные потоки (что маловероятно).

В структуре отраслевого экспорта доминирует нефть. А из нефтепродуктов — мазут. По сути, это тот же сырьевой экспорт — только в другой обертке.

Не получается пока уйти от сырьевой зависимости на практике. Да и не похоже, что в этом кто-то серьезно заинтересован.

Мировой рынок нефти оказывал российским экспортерам углеводородного сырья мощную поддержку практически в течение всего десятилетия. Нефть неумоимо дорожала с 2002-го вплоть до середины 2008 года: в июле цена барреля марки Brent достигла исторического максимума — \$147. А следующие полгода нефть стремительно падала в цене — до \$32 за баррель в декабре.

Понятно, когда нефть дешевеет с такой скоростью (в 4,6 раза за полгода), это шокирует. Возникает ощущение конца света. Однако даже столь ураганные перемены не помешали рынку обновить среднегодовой ценовой рекорд. \$97,6 за баррель Brent — это на треть больше, чем во внешне благополучном 2007 году.

Цены. Urals, Rebco и другие

Благоволил мировой рынок российским нефтяникам и в 2009 году. Апокалипсиса не случилось. Более того, в середине марта нефть перешла ценовой рубеж в \$50 за баррель, а после мая уже не опускалась ниже \$60. Год закончился котировкой на уровне \$77,9 за баррель, а среднегодовой результат — \$61,74 за баррель нефти марки Brent — оказался не только приемлемым, но и близким к комфортному уровню \$70–75 за баррель.

Помощь российским нефтяникам пришла извне. В первом по-

лугодии хороший результат дала решительная политика ОПЕК, принявшей решение ограничить поставки нефти на 4,2 млн баррелей в день.

Во второй половине года проявились признаки улучшения макроэкономических показателей ряда стран и восстановления спроса на энергоресурсы. Определенную поддержку мировому рынку нефти оказал Китай, который занялся формированием собственного нефтяного резерва и закупил для этого на рынке более 16 млн тонн нефти.

Конечно, падение цен на нефть было впечатляющим. Но по сравнению с драматичным для экспортеров 1998 годом, когда среднегодовая цена барреля нефти упала до \$12,76, это все же достаточно умеренный вариант.

Ситуация по нефти марки Urals, которая является ценовым ориентиром для экспортных про-

даж российской нефти, развивалась аналогично, что закономерно: цена на Urals определяется путем регулярного опроса трейдеров как производная от текущей стоимости нефти Brent. При этом за 2002–2008 годы среднегодовая цена барреля Urals выросла более чем в четыре раза и достиг-

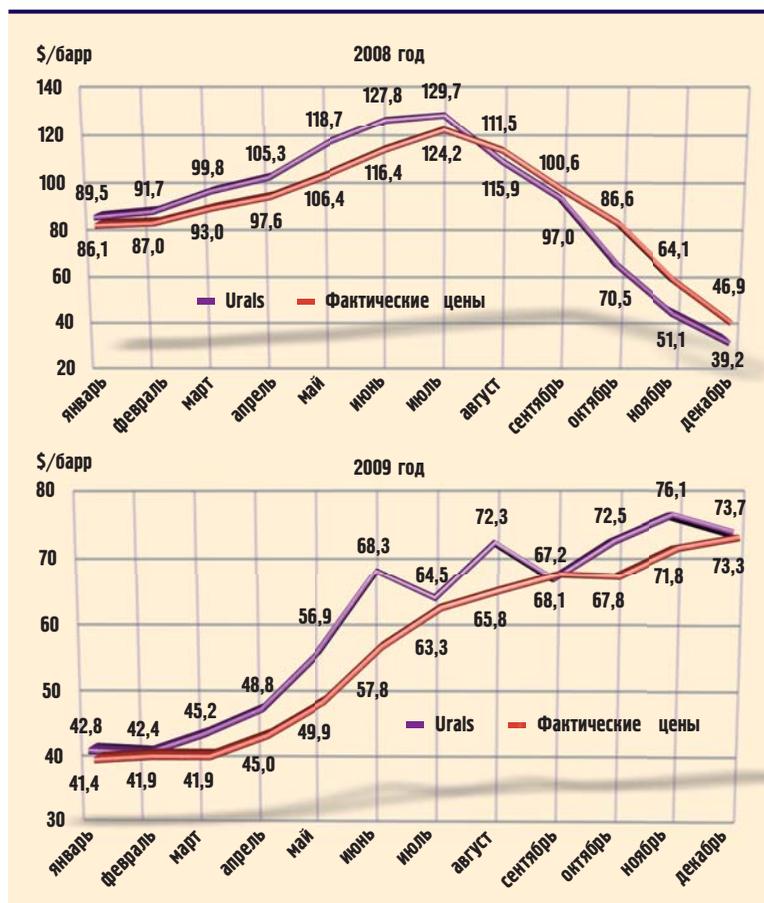
Парадоксально, но на нефть марки Brent, котировки которой определяют цену на 65% добываемой в мире нефти, в реальности приходится порядка 2% от мировой добычи

ла \$94,4 в 2008 году по сравнению с \$23,0 в 2001-м. По итогам 2009 года средняя цена упала к среднегодовому максимуму десятилетия более чем на треть. Однако и после этого итог «нулевых» годов — рост цен в 3,5 раза (см. «Среднегодовые цены нефти Brent и Urals»).

Среднегодовые цены нефти Brent и Urals



Динамика цен Urals и фактических экспортных цен на российскую нефть



Стоит напомнить, что в отличие от Brent, Urals на биржах не торгуется. Парадоксально, но на нефть марки Brent, котировки которой определяют цену на 65% добываемой в мире нефти, в реальности приходится порядка 2% от мировой добычи, и эта доля продолжает сокращаться. В то же

середине «нулевых» лет этот разрыв существенно увеличился. Так, в 1999 году он составлял всего \$0,5 за баррель, а в 2005-м — уже \$3,9 за баррель. В процентном отношении ценовая разница между двумя сортами нефти колебалась интервале от 1,0% (в 2009 году) до 9,9% (в 2004 году).

В прошлом году дисконт цены Urals к нефти Brent сократился. Эксперты объясняют это расширением географии поставок российской нефти и увеличением доли российской нефти в структуре мирового экспорта.

Между тем, значительно выросшая в середине прошлого века разница в цене Urals и Brent, определяемая не рынком, а расчетным путем, стала одним из главных поводов инициирования Россией появления новой марки нефти Rebco (Russian Export Blend Crude Oil), стоимость которой привязана к конкретным поставкам из Приморска, а качественные характеристики близки к Urals.

По расчетам Минэкономразвития, вывод на биржу сорта Rebco должен ежегодно добавлять к экспортной выручке России по \$3 млрд. Пока этого не случилось.

Российский нефтяной фьючерс Rebco начал торговаться на Нью-Йоркской товарной бирже 23 октября 2006 года, позднее он был перенесен на площадку в Санкт-Петербурге. Однако успехом новая марка не пользуется. Объемы изредка совершаемых сделок незначительны.

Собственно, как сорт нефти Rebco на рынке закрепился. Например, в конце прошлого года польская PKN ORLEN подписала со швейцарской Mercuria Energy Trading SA соглашение на поставку в течение 2010–2012 годов 4,8 млн тонн нефти Rebco по нефтепроводу «Дружба» и, частично, через порт Гданьск. Однако фьючерсы (что было главной задачей) популярностью не пользуются.

Отсутствие мало-мальски значимого результата за 3,5 года продвижения нового маркетингового сорта нефти, не привязанного к цене Brent, не охладило энтузиазма правительства. В ЭС-2030 содействии продвижению Rebco и организации международной торговли этим сортом названо одним из стратегических направлений развития внешнеэкономической активности нефтяного комплекса страны.

Пока же Rebco не сильно отличается от Urals: например, в феврале 2010 года мартовские фьючерсы Rebco предлагались с дисконтом \$0,65 (2,3%) к фьючерсам на нефть марки Brent.

В условиях резко возросшей волатильности на мировых рынках и гипертрофированного влияния на уровень цен спекулятивного фактора (объемы биржевых сделок в разы превышают количество добываемой нефти) не только Россия, но и другие страны-экспортеры нефти стремятся отвязать ценообразование на национальные сорта нефти от биржевых котировок на наиболее популярные марки Brent и WTI.

Саудовская Аравия с января 2010 года продвигает новый индекс — Argus Sour Crude Index (ASCI). На бирже в ОАЭ неплохо раскручен сорт Dubai Crude. Од-

В ЭС-2030 содействии продвижению Rebco названо одним из стратегических направлений развития внешнеэкономической активности нефтяного комплекса страны

время на Urals приходится около 12% мирового экспорта нефти и около 5% мирового потребления, доля российской нефти растет, а цены продолжают устанавливаться суррогатными методами.

В среднем за десятилетний период нефть марки Urals оценивалась ниже марки Brent на \$2,4 за баррель, или на 4,8%. Причем, в

нако потеснить на мировых биржах общепризнанные сорта нефти пока никому так и не удалось.

Rebco является первой, но, вероятно, не последней попыткой российских властей организовать собственный фьючерсный рынок нефти. Предполагается, что и недавно созданный сорт VSTO (для нефти Восточной Сибири, идущей на экспорт по ВСТО) также будет торговаться на бирже в Санкт-Петербурге.

Сейчас в России применяются пять сортов нефти, которые отличаются по качественным характеристикам: Siberian Light (легкая западносибирская), Urals (смесь Siberian Light и высокосернистой нефти Урала и Поволжья), Sokol (смесь нефти, добываемой на российском Дальнем Востоке и в Восточной Сибири), Rebco и VSTO. Содержание серы в нефти марки Sokol — 0,23%, Siberian Light — 0,6%, VSTO — 0,65–0,75%, Urals — 1,5–2%. У Brent, к которой официально привязаны все сорта российской нефти, кроме Rebco, — 0,37%.

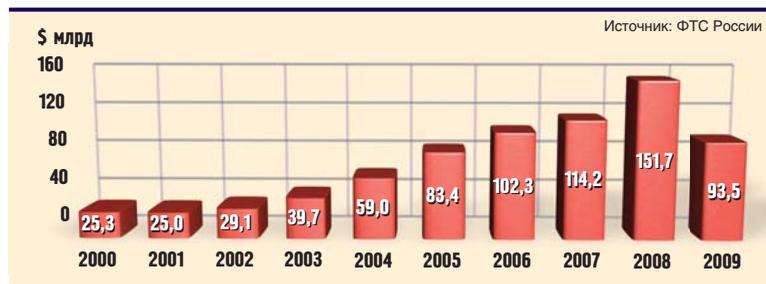
Остается добавить, что цена на Urals является для российского правительства ключевым ориентиром для корректировки ставок налога на добычу, а также экспортных пошлин на нефть и нефтепродукты. В то же время фактические цены реализации российской нефти отличаются от показателей Urals (см. «Динамика цен Urals и фактических экспортных цен на российскую нефть»).

Можно заметить, что когда цены растут, российская нефть продается со скидкой к Urals, а когда падают — с премией. Так, в октябре 2008 года фактическая экспортная цена российской нефти превышала цену Urals на \$16 за баррель, а в июне 2009 года продавалась со скидкой \$10,5 за баррель.

Такая разница объясняется тем, что, в отличие от биржи, на рынке нефть продается не моментально, а по контрактам, заключаемым заблаговременно. Эта особенность оказала российским нефтяникам существенную поддержку в самые тяжелые кризисные месяцы 2008 года.

Экспорт сырой нефти обеспечил России колоссальный приток

Доходы от экспорта нефти из России



нефтедолларов. За 2000–2008 годы поступления выросли с \$25,27 млрд до \$151,67 млрд — в шесть раз. Выйти на максимум не помешал даже лавинообразный обвал цен во второй половине 2008 года.

Лишь в 2009 году валютная выручка от продаж нефти снизилась до \$93,49 млрд. Это на 38,4% меньше, чем годом ранее. Но это больше, чем в 2005 году. А в целом за «нулевые» в страну пришло более \$723 млрд. В среднем, по \$72,3 млрд в год (см. «Доходы от экспорта нефти из России»).

Что касается перспектив, то, как показали события 2008 года, особой достоверностью прогнозы не отличаются. Тем не менее, стоит отметить, что подавляющее большинство экспертов считает маловероятным падение цен ниже уровня \$60 за баррель.

Минэкономразвития РФ ожидает снижения цен в третьем квартале 2010 года до \$62–63 за баррель Urals. При этом среднегодовая цена прогнозируется на уровне \$65 за баррель в нынешнем году и \$70–71 — в 2011–2012 годах.

Скорректированный в феврале 2010 года прогноз IEA обещает среднюю цену по итогам нынешнего года на уровне \$79,78 за баррель Brent. Агентство полагает, что цена на нефть будет расти до \$85 в первом квартале будущего года. При этом в 2011 году средняя цена составит \$83,5 за баррель.

Предполагается, что основными причинами роста цен на нефть станут восстановление глобальной экономики, стабильные объемы производства в странах ОПЕК и неспособность стран-экспортеров нефти, не входящих в картель, удерживать текущие объемы добычи (последнее, представляется, не относится в России).

Рынки и объемы

Основные экспортные объемы российской нефти идут в дальнее зарубежье. В страны СНГ наша нефть идет в сравнительно небольших объемах: порядка 14–16% вывозимого из РФ жидкого углеводородного сырья. Причем,

Цена на Urals является для правительства ключевым ориентиром для корректировки налогов. Но фактические цены реализации российской нефти отличаются от показателей Urals

доля этих поставок снижается: с 15,9% в 2004 году до 13,9% в 2009-м. За пять лет сократились и физические объемы поставок в ближнее зарубежье: с 40,3 до 34,1 млн тонн, на 15,4% (см. «Структура экспорта российской нефти»).

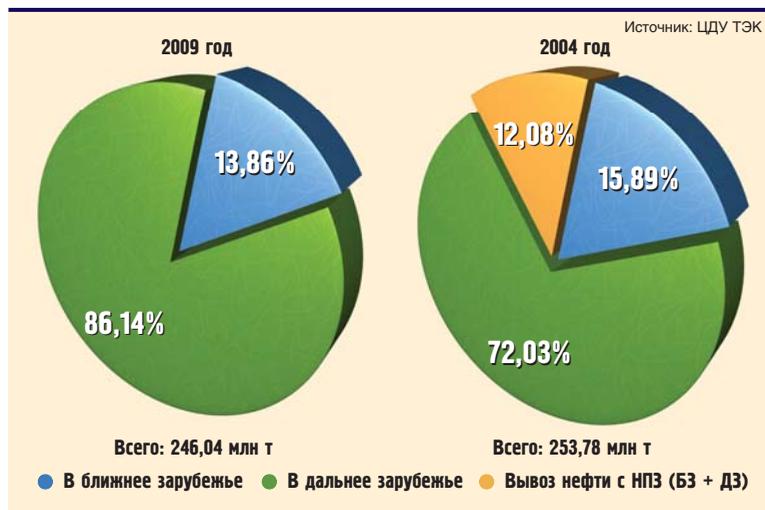
В ближнее зарубежье российские компании отправляют нефть, главным образом, для обеспечения сырьем контролируемых ими

Экспорт сырой нефти обеспечил России колоссальный приток нефтедолларов. За 2000–2008 годы поступления выросли в шесть раз. Выйти на максимум не помешал даже лавинообразный обвал цен

НПЗ. В Белоруссии это Мозырский НПЗ, которым наряду с государством владеет «Славнефть». На Украине — Лисичанский НПЗ, управляемый ТНК-ВР, и Одесский НПЗ (ЛУКОЙЛ).

Ранее значительные объемы нефти «Татнефть» поставляла на частично принадлежавший ей Кременчугский НПЗ (через СП «Укртатнафта»), Однако после того как российскую компанию и

Структура экспорта российской нефти



правительство Татарстана фактически лишили права собственности в результате рейдерского захвата, российские поставки на завод прекратились. Это стало основной причиной сокращения за последние годы объемов поста-

лировали поставки российского сырья по этим направлениям: в ПО «Нафтан», на заводы в Чимкенте и Павлодаре.

Именно таможенные льготы позволяли российским поставщикам (это большинство ВИНК и ряд независимых производителей) продавать нефть и нефтепродукты в государства ЕвразЭС дешевле, чем в дальнее зарубежье. В среднем за 10 лет цена российской нефти для ближнего зарубежья была ниже цены продаж в дальнее зарубежье на 23,4% (см. «Среднегодовые экспортные цены российской нефти»).

События начала 2010 года показали, что таможенные льготы играют колоссальную роль в обеспечении поставок российской нефти в ближнее зарубежье. Как только встал вопрос о применении полноценных ставок экспортных пошлин в отношении Белоруссии и Казахстана, поставки были приостановлены.

По всей вероятности, значительные объемы поставок нефти на Украину оформляются в режиме не экспорта, а временного вывоза. Это объясняет, почему по данным ЦДУ ТЭК объем поставок российской нефти в ближнее зарубежье значительно отличается от сведений ФТС по экспорту сырья в СНГ (по итогам 2009 года 34,1 и 14,95 млн тонн соответственно).

В целом, суммарный экспорт российской нефти по всем направлениям в интервале 2000–2009 годов вырос более чем в 1,5 раза (со 144,4 млн тонн до 225,9 млн тонн — на 56,4%). Десятилетие не было однородным.

Начало 2000-х годов было отмечено в России ажиотажным ростом экспорта сырой нефти. В среднем, объемы экспорта увеличивались ежегодно на 16% (в самом динамичном 2003 году — на 20,3%). В результате в 2004 году экспортные объемы достигли «пика» — 260,3 млн тонн, превзойдя результат 2000 года в 1,8 раза (см. «Экспорт нефти из России»).

В течение следующих четырех лет экспортные объемы российской нефти сокращались: в 2005 году — на 3%, в 2006-м — на 1,6%, в 2006-м — на 4%. И, наконец, в 2008 году произошло самое значительное уменьшение экспорта сырой нефти — на 7%, до 221,6 млн тонн (это меньше, чем в 2003 году).

В целом за этот период вывоз российской нефти за рубеж сократился почти на 15%. И лишь в кризисном 2009 году российские компании активизировали вывоз добытой нефти за пределы страны — на 1,9%, до 225,9 млн тонн.

В период по 2002 год включительно экспорт нефти в дальнее зарубежье по темпам роста немного отставал от динамики поставки сырья на заводы СНГ. В течение следующих двух лет рост был наиболее внушительным: почти на 22% в 2003 году и на 15,5% в 2004-м. В целом за 2000–2004 годы экспорт в ДЗ увеличился на 72,8%, со 127,5 до 220,3 млн тонн — результат не столь внушительный, как по экспорту в целом.

Последняя пятилетка не была однородной, но преобладала тенденция к свертыванию экспортных поставок в ДЗ. В 2007 и 2009

События начала 2010 года показали, что таможенные льготы играют колоссальную роль в обеспечении поставок российской нефти в ближнее зарубежье

вок российской нефти на Украину. Так, в 2009 году в Кременчуг планировалось поставить 4,2 млн тонн российской нефти, а на практике — ничего.

Льготный таможенный режим поставок нефти в Белоруссию (до 2010 года ставка экспортной пошлины была почти втрое ниже базовой) и полное освобождение от экспортной пошлины нефти, направляемой в Казахстан, стиму-

Среднегодовые экспортные цены российской нефти



годах экспорт рос (на 4,8% и 3,0% соответственно).

Всплески активности были связаны преимущественно с деятельностью операторов СРП, чья продукция полностью ориентирована на экспорт. В 2007 году более чем на 8 млн тонн выросла добыча нефти в рамках проекта «Сахалин-1». А в 2009 году на 2,4 млн тонн выросла (в связи с переходом на круглогодичную работу) добыча у оператора проекта «Сахалин-2». В остальные годы объемы экспорта сокращались (особенно чувствительно в 2008 году — на 7,4%).

За вторую половину «нулевых» объемы снизились, но незначительно. Тем не менее, результат десятилетия более чем оптимистичен: увеличение экспортных поставок в ДЗ на 65,4%, со 127,5 до 211,9 млн тонн.

Что касается поставок в ДЗ с использованием возможностей трубопроводной системы «Транснефти», то здесь динамика менее агрессивна, а тренд виден более отчетливо. За десятилетие физические объемы поставок сокращались дважды: в 2007 году (на малозначимые 0,1%) и в 2008 году (на 6%, в связи с резким сокращением нефтяного экспорта из России).

Экспортные потоки

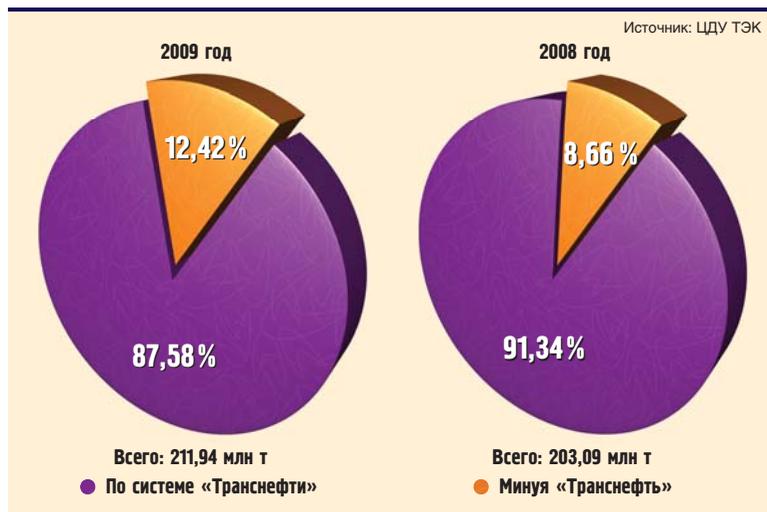
Откровенно взрывной рост экспортных поставок по системе «Транснефти» отмечен в 2005 (+19,5%) и 2006 годах (+16,4%). Это связано со значительным расширением пропускной способности БТС. В целом за «нулевые» годы экспорт в ДЗ по каналам «Транснефти» вырос на 48,4% (см. «Каналы экспорта российской нефти в дальнее зарубежье»).

Названные цифры наглядно демонстрируют, что до 2004 года, когда российские нефтяники мечтали отправить за рубеж как можно больше нефти, это стремление сдерживалось недостаточностью транспортных возможностей магистральной системы «Транснефти». Добыча нефти развивалась очень высокими темпами, дополнительно полученное сырье нефтяники пытались отправить всеми возможными способами: речным

Экспорт нефти из России



Каналы экспорта российской нефти в дальнее зарубежье



транспортом, по железной дороге (часто используя для налива цистерн терминалы НПЗ).

Альтернативная транспортировка обходилась дорого, но все равно приносила прибыль. В 2003 году по альтернативным маршрутам было экспортировано 26,8% всего объема, предназначенного для ДЗ, — более 50 млн тонн. Беспрецедентный результат. Особенно он впечатляет в сравнении с 2000 годом, когда через «Транснефть» в ДЗ ушло более 98% экспортных объемов нефти.

В течение последнего пятилетия по «Транснефти» идет, в среднем, около 90% экспортных объемов. У некоторых компаний появились собственные морские терминалы, расположенные в относительной близости от разрабатываемых месторождений. Российские компании имеют доступ (хотя и ограниченный) к системе Каспийского трубопроводного консорциума (КТК) и магист-

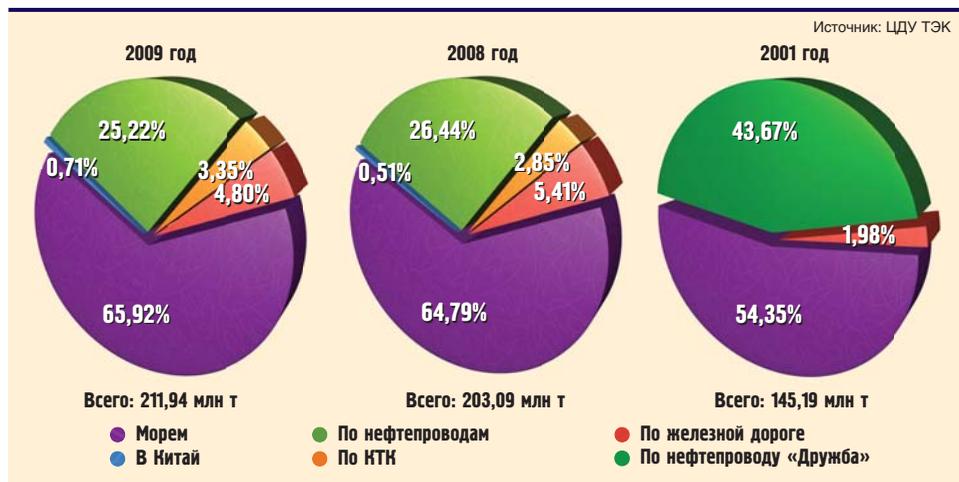
ральному нефтепроводу Казахстан–Китай.

Но самыми крупными «альтернативщиками» являются операторы двух сахалинских СРП, которые создали собственные мощные системы транспортировки и в услугах «Транснефти» объектив-

Откровенно взрывной рост экспортных поставок по системе «Транснефти» отмечен в 2005 и 2006 годах. Это связано со значительным расширением пропускной способности БТС

но не нуждаются. Так, в 2009 году из 25,3 млн тонн нефти, которые ушли за рубеж минуя систему «Транснефти», 13,7 млн тонн — продукция сахалинских СРП.

Пожалуй, главный вывод: трубопроводная система перестала быть дефицитной. Она и сейчас готова принять растущие объемы российской экспортной нефти. С



пуском первой очереди ВСТО возможностей вывезти сырье стало больше, а на очереди — новые пусковые объекты.

Однако по мере расширения трубопроводной системы нефтяники проявляют все меньше заинтересованности в наращива-

Действующая система изъятия в пользу государства нефтяных «сверхдоходов» отучила нефтяников радоваться высоким ценам. Заработать можно на росте цен, но их уровень принципиального значения не имеет

нии экспорта. Вроде бы, странно: цены резко росли, добыча развивалась, нет дефицита транспортных мощностей — а видимой от-

Самым распространенным средством доставки сырья иностранным потребителям был и остается танкерный флот. Доля нефти, отгружаемой через морские терминалы, выросла до 65,9%

дачи нет. Но все объясняется довольно просто.

Во-первых, действующая система изъятия в пользу государства нефтяных «сверхдоходов» отучила нефтяников радоваться высоким ценам и огорчаться низким. Заработать еще можно на росте цен, но их уровень принципиального значения не имеет.

Во-вторых, экспортные пошлины на мазут существенно ниже соответствующих ставок на сырую нефть. Как следствие, компаниям, у которых есть собственные НПЗ, выгоднее гнать на экспорт мазут.

В-третьих, собственная переработка нефти часто приносит большую маржу, чем сырьевой экспорт. Особенно, когда нефтепродукты идут на экспорт, но и работа на внутренний рынок достаточно выгодна. Поэтому компании стараются переработать максимальное возможные объемы нефти.

Проблема лишь в том, что далеко не все компании имеют производственные мощности переработки, адекватные объемам добычи. Да и возможности сбыта за рубежом темных нефтепродуктов не безграничны.

Ситуация изменилась: раньше на отечественные НПЗ нефть поставлялась по остаточному принципу (и чуть ли не из-под палки), теперь на экспорт идет нефть, которой не нашлось более рационального применения. Вроде бы, наступила долгожданная переориентация с сырьевого экспорта на продукцию с высокой долей добавленной стоимости. Но в структуре экспортных нефтепродуктов преобладает мазут — все то же сырье для зарубежных НПЗ.

Что касается структуры экспортных потоков российской нефти в дальнее зарубежье, то самым распространенным средством доставки сырья иностранным потребителям был и остается танкерный флот. Причем, доля нефти,

отгружаемой через морские терминалы, выросла с 54,35% в 2001 году до 65,93% в 2009-м (в основном, благодаря БТС).

Вторыми по значимости остаются поставки непосредственно трубопроводным транспортом. Однако их доля сократилась значительно: с прежних 43,67% до нынешних 25,22%. Часть потоков принял балтийский порт Приморск — конечный пункт БТС. У «Транснефти» появился соперник в лице КТК (большой конкуренции нашему гиганту он не составляет, но до 3,35% отбирает). Еще 1,5 млн тонн идет по трубе в Китай через Казахстан (в общей сложности поставки российской нефти в Поднебесную выросли до 15 млн тонн).

В 3,5 раза выросли объемы транспортировки по железной дороге, что также связано с активизацией торговли с Китаем, куда пока не успели провести трубопровод. Впрочем, доля железнодорожного транспорта все равно не велика — порядка 5% (см. «Структура экспортных потоков в дальнее зарубежье»).

В 2009 году значительных перемен в структуре экспортных потоков не произошло. Несколько выросли доли отгрузки через морские терминалы и по КТК. Сократились поставки по российским нефтепроводам и железной дороге. Почти в 1,5 раза увеличился экспорт в Китай через Казахстан, но доля этого маршрута по-прежнему не велика — 0,7%.

Крупнейшим экспортером нефти стала «Роснефть», которая за 2000-е годы нарастила объемы поставок нефти в ДЗ в 8,7 раза (притом что добыча выросла в 7,8 раза), до 48,4 млн тонн в 2009 году, — только по системе «Транснефти». ТНК-ВР увеличила экспортные поставки почти в 1,8 раза, до 33,8 млн тонн. «Сургутнефтегаз» — на 67,5% (см. «Экспорт нефти российскими ВИНК в дальнее зарубежье»).

Более чем вдвое выросли экспортные объемы у «Газпром нефти». А ЛУКОЙЛ прибавил за восемь лет всего 10,6%: располагая достаточными мощностями переработки, компания стремится оптимизировать маржу, направляя значительные объемы сырья на свои НПЗ.

«Татнефть», которую вытеснили с Кременчугского НПЗ, теперь вынуждена направлять больше сырой нефти в ДЗ. Наполовину сократила экспортные поставки «Башнефть» — в Башкирии избыток производственных мощностей переработки, и теперь они контролируются главным акционером нефтедобывающей компании.

В 2009 году экспортные поставки по системе «Транснефти» сократили четыре ВИНК. Больше всех, на 43,2%, — «Башнефть» (по названной выше причине). Кроме нее — ЛУКОЙЛ, «Сургутнефтегаз» и «РуссНефть». У двух последних из названных компаний сократились объемы добычи.

Если в начале минувшего десятилетия межправительственные договоренности о транзите через территорию России нефти Казахстана и Азербайджана вызвали бурные протесты отечественных нефтяников (за место в трубе шла жестокая битва), то сейчас места в трубе хватает всем. И это позволило безболезненно увеличить транзитные поставки до 25,42 млн тонн, на 55,3% к уровню 2001 года. В основном, это нефть Казахстана, транзит которой вырос на 55,6%, — до 21,25 млн тонн в 2009 году (см. «Транзит нефти по системе «Транснефти»»).

В 2009 году транзитные объемы выросли на 7,5%. При этом прокачка нефти Азербайджана выросла на 78,4%, объемы нефти для Белоруссии — на 44,4%, поступление в систему «Транснефти» казахстанской нефти увеличилось на скромные 0,8%.

Перспективы

Минэкономразвития считает, что экспорт нефти в 2010–2011 годах будет иметь повышательную тенденцию и закрепится на уровне 247 млн тонн, а в 2012 году снизится до 244 млн тонн, что будет связано со стабилизацией объемов добычи и ожидаемым увеличением объемов переработки нефти в 2012 году.

В соответствии с ЭС-2030, в течение ближайшего десятилетия экспорт нефти (включая вывоз сырья на переработку в ближнее зарубежье) должен сохраниться на уровне 240–252 млн тонн в год

Экспорт нефти российскими ВИНК в дальнее зарубежье, млн тонн (по системе «Транснефти», включая железнодорожные поставки)

	2009 г.	2008 г.	2005 г.	2001 г.	2009/2008	2009/2005	2009/2001
Роснефть	48,38	45,76	34,42	5,53	105,7%	140,6%	в 8,7 раза
ТНК-ВР (ТНК+СИДАНКО)	33,77	31,27	49,27	19,00	108,0%	68,5%	177,7%
Сургутнефтегаз	27,14	32,08	27,69	16,20	84,6%	98,0%	167,5%
ЛУКОЙЛ	24,86	28,10	34,42	22,48	88,5%	72,2%	110,6%
Татнефть	15,91	14,80	12,55	9,20	107,5%	126,8%	172,9%
Газпром нефть (Сибнефть)	14,74	14,26	16,06	7,31	103,4%	91,8%	201,6%
РуссНефть	4,62	4,91	6,08		94,1%	76,0%	
Башнефть	1,92	3,38	4,36	3,95	56,8%	44,0%	48,6%
Славнефть			5,11	5,22			
ЮКОС			1,64	23,50			

Транзит нефти по системе «Транснефти», млн тонн

	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2009/2008	2009/2001
Нефть Казахстана	13,66	14,89	16,37	17,81	18,90	18,81	20,33	21,08	21,25	100,8%	155,6%
Нефть Азербайджана	2,31	2,75	2,62	2,77	4,08	4,45	2,23	1,39	2,48	178,4%	107,4%
Нефть Туркменистана	0,05	0,48	0,06	–	–	0,84	–	–	–	–	–
Для Белоруссии	0,40	0,60	0,70	0,90	0,88	–	0,69	1,17	1,69	144,4%	422,5%
Всего	16,37	18,73	19,76	21,48	23,86	24,10	23,25	23,64	25,42	107,5%	155,3%

(в 2009 году — 246 млн тонн). На следующее десятилетие прогнозируется небольшой спад — до 222–248 млн тонн в год. При этом доля восточного направления, как ожидается, вырастет с 8% в 2008 году до 22–25%.

В переводе на общедоступный язык это означает, что на западном — традиционном — направлении запрограммировано примерно 20%-ное сокращение экспорта нефти. Тогда не понятно, зачем нужны новые дорогостоящие нефтепроводные проекты, ориентированные на европейских потребителей?

Кстати, в соответствии с Долгосрочным прогнозом социально-экономического развития РФ, подготовленным Минэкономразвития в 2005 году, к 2010 году экспорт нефти должен был вырасти до 266–280 млн тонн, а к 2015-му — до 272–300 млн тонн. Этими цифрами обосновывалось расширение системы магистральных нефтепроводов, при этом к 2015 году профицит мощностей составил бы от 34 до 60 млн тонн.

Понятно, жизнь внесла коррективы (кризис, руки не дошли до обеспечения нормального развития нефтедобычи и экспорта). Но не понятно, почему вслед за этим не вносятся соответствующие коррективы в планы развития нефтепроводной системы.

Транспортная инфраструктура экспорта

2000-е годы стали десятилетием форсированного развития транспортной инфраструктуры экспорта нефти. В декабре 2001 года была введена в эксплуата-

На западном направлении запрограммировано примерно 20%-ное сокращение экспорта нефти. Не понятно, зачем нужны новые дорогостоящие нефтепроводные проекты, ориентированные на Европу?

цию первая очередь БТС, а несколькими месяцами раньше — морской терминал КТК под Новороссийском. Завершилось десятилетие пуском в декабре 2009 года первой очереди магистрального нефтепровода ВСТО и нефтеналивного порта Козьмино в районе Находки.

В промежутке было реализовано немало других проектов, кардинально расширивших географию экспортных поставок, минимизировавших транзитные риски, снявших проблему дефицита транспортных мощностей и обеспечивающих выход российской нефти на внешние рынки. Кроме того, были заложены основы для даль-

нейшего расширения возможностей экспортных поставок нефти.

Ни один другой сегмент нефтяной индустрии России не вызывал к себе столь пристального внимания со стороны главы государства и правительства. Ничто в отрасли не развивалось так бурно и целенаправленно.

Безусловно, для этого были объективные причины. В начале прошлого десятилетия дефицит

Гипертрофированное внимание к объектам транспортной инфраструктуры резко контрастирует с формальным отношением к решению проблем эффективности недропользования

транспортных мощностей стал серьезным препятствием для увеличения объемов экспорта, сдерживал рост добычи. Оставшаяся в наследство от СССР нефте-транспортная система вынуждала Россию осуществлять значительную часть поставок нефти на экс-

Складывается впечатление, что в правительстве воспринимают наличие нефти как данность; осталось решить, куда бы еще ее направить

порт через третьи страны, были необоснованно велики транзитные риски. Нефтяники пришли в новые регионы, и им понадобились новые маршруты.

Наконец, безальтернативная ориентация экспортных потоков на запад и юго-запад создавала все больше проблемы — как с точки зрения оптимизации транспортных

Если на первом этапе активное развитие транспортной инфраструктуры экспорта нефти приносило реальную пользу, то сейчас геополитические амбиции все чаще конфликтуют с экономическими интересами

издержек, так и в связи с потребностью расширять рынки сбыта.

К настоящему времени эти проблемы в основном решены. Однако российское правительство продолжает ударное нефтепроводное строительство. Ряд новых про-

ектов не выглядят бесспорными с точки зрения экономической целесообразности. Это, прежде всего, БТС-2 и вторая очередь ВСТО — дорогостоящие проекты, реализация которых началась в конце минувшего десятилетия.

ЭС-2030 ориентирует на 65–70%-ный прирост мощности магистральных трубопроводов для поставок нефти в ДЗ за период с 2005 по 2030 годы. При этом признается, что возможности дальнейшего увеличения объемов экспорта практически исчерпаны. Не сходятся концы с концами.

Гипертрофированное внимание к объектам транспортной инфраструктуры резко контрастирует с формальным отношением к решению проблем ресурсной базы нефтедобычи, эффективности недропользования и освоения новых месторождений.

В ситуации, когда в обозримом будущем не приходится рассчитывать на значительный рост добычи нефти, когда официально объявлен курс на развитие собственной переработки, неудержимое стремление властей расширять транспортную инфраструктуру экспорта нефти вызывает удивление.

Складывается впечатление, что в правительстве воспринимают наличие нефти как данность; осталось решить, куда бы еще ее направить.

Дальнейшее расширение сети экспортных нефтепроводов — это в большей степени вопрос геополитического влияния, нежели отраслевой инфраструктуры. Новые избыточные мощности рассматриваются уже не как элемент развития собственной нефтедобычи, а как инструмент переориентации на Россию транзитных объемов сырья с территорий сопредельных нефтедобывающих государств.

В ЭС-2030 прямо сказано, что уже со второй половины нынешнего десятилетия тенденция к стабилизации объемов экспорта нефти «будет стимулировать расширение использования российской инфраструктуры транспорта нефти (трубопроводы, морские терминалы) для обеспечения транзитных поставок». В следующем десятилетии на фоне снижения объемов экспорта нефти «российский нефтяной комплекс будет активно ис-

пользовать свои мощности для обеспечения транзита нефти».

Хорошие мечты. Только не понятно, чьи дополнительные десятки миллионов тонн нефти мы собираемся пропускать через свою территорию? Казахстана, который последовательно придерживается политики многовекторности транспортных потоков и, сохраняя дружеские отношения с Россией, целенаправленно формирует альтернативные нам маршруты под будущий прирост нефти, чтобы элементарно уравновесить собственные риски? Или Азербайджана, который без помощи Казахстана не в состоянии заполнить и нефтепровод БТД?

Представляется, что надежды на дальнейший рост транзитных потоков после завершения расширения пропускной способности КТК не обоснованны. Складывается впечатление, что строительство новых нефтепроводов стало для правительства и полностью контролируемой им «Транснефти» самодостаточной целью.

Все бы ничего, но «стройки века» оплачиваются за счет нефтяников — соответствующие издержки вбиваются в транспортный тариф. Причем, даже для тех компаний, которые не будут пользоваться новыми маршрутами. Отвлекаются значительные инвестиционные ресурсы, которые с большей пользой можно было бы использовать и на ВМСБ, и на освоение новых месторождений.

Если на первом этапе активное развитие транспортной инфраструктуры экспорта нефти имело четкие практические цели и приносило реальную пользу, то в последнее время геополитические амбиции все чаще вступают в конфликт с экономическими интересами и нефтедобывающих компаний, и самого государства.

Монополия «Транснефти»

Ключевую роль в обеспечении экспорта российской нефти играют магистральные нефтепроводы. Главным игроком здесь является государственный монополист «Транснефть». Компания и ее дочерние общества располагают крупнейшей в мире систе-

Схема магистральных нефтепроводов АК «Транснефть» и стран ближнего зарубежья



мой нефтепроводов, включающей около 50 тыс. км магистральных нефтепроводов и 400 нефтеперекачивающих станций (см. «Схема магистральных нефтепроводов АК «Транснефть» и стран ближнего зарубежья»).

По системе «Транснефти» прокачивается около 93% добываемой в России нефти. В прошлом году госмонополия обслужила 87,6% экспортных объемов жидкого углеводородного сырья, в 2000-м — 98,1%.

Экспортные возможности оставшейся в наследство от СССР трубопроводной системы были ограничены прямыми поставками в Восточную Европу по построенному еще в 1964 году нефтепроводу «Дружба» и маршрутом через Самару и Тихорецк — в черноморские морские порты Новороссийск и Туапсе. Кроме того, значительная часть экспортных объемов нефти отгружалась через морские порты Вентспилс (Латвия) и Одесса (Украина).

Нефтепровод «Дружба» проходит через Россию, Украину, Беларусь, Польшу, Чехию, Словакию, Германию, Венгрию, Латвию, Лит-

ву. Реализация проекта «Дружба-2», завершившаяся в 1974 году, позволила довести пропускную способность экспортной магистрали до 70–80 млн тонн в год. Это был основной экспортный маршрут, но нефтяники стремились отгружать сырье морем. Однако собственные мощности российских портов позволяли отправлять в начале «нулевых» не более 45 млн тонн нефти в год. Вентспилс принимал до 15 млн тонн, а Одесса — еще около 3 млн тонн (см. «Направления экспорта российской нефти по системе «Транснефти»»).

Создание БТС позволило решить сразу несколько проблем: обеспечить собственный выход к Балтийскому морю, отказаться от услуг латвийского порта и расширить экспортные возможности по объемам. В период с 2001-го по 2006 год шло поэтапное расширение экспортных возможностей БТС и специализированного морского порта Приморск — с 12 до 75 млн тонн.

Показательно, что реальную поддержку со стороны БТС российские нефтяники почувствовали только в 2004 году. Два предыду-

щих года ушло на вытеснение Вентспилса из графика российского нефтеэкспорта. Так, в 2002 году через Приморск было экспор-

Реальную поддержку со стороны БТС российские нефтяники почувствовали только в 2004 году. Два предыдущих года ушло на вытеснение Вентспилса из графика российского нефтеэкспорта

тировано 11,2 млн тонн нефти, а отгрузка через Вентспилс сократилась наполовину: с 15 до 7,5 млн тонн. В следующем году по БТС было прокачено 16 млн тонн неф-

В 2007 году произошел российско-белорусский конфликт по поводу платы за транзит нефти. Ультимативным ответом соседу стало появление проекта БТС-2

ти, а отгрузка через Вентспилс прекратилась полностью.

Впрочем, сейчас через Приморск проходит в пять раз больше нефти, чем в свое время через Вентспилс. Реальная прибав-

Направления экспорта российской нефти по системе «Транснефти», млн тонн

	Вентспилс	Ново- российск	Туапсе	Одесса	СМП Приморск	МНТ Южный	Козьмино	Всего морем	МН «Дружба»
2000	13,62	34,91	5,70	2,53				56,76	64,87
2001	14,97	36,16	5,37	3,20	0,19			59,89	66,05
2002	7,46	38,81	4,96	3,23	11,19			65,65	62,94
2003		41,65	4,86	2,24	16,02	0,91		65,68	73,87
2004		42,53	4,82	1,39	41,92	1,91		92,57	74,68
2005		40,64	4,90	0,43	54,39	5,75		106,10	74,96
2006		38,27	5,09	2,07	62,49	3,67		111,58	70,65
2007		36,47	4,40	2,83	70,60	9,93		124,23	58,19
2008		35,00	4,50	0,76	69,89	7,75		117,89	53,69
2009		44,43	4,17	2,32	74,80	9,45	0,10	135,28	54,91

ка составила 60 млн тонн, что сопоставимо со всем объемом морского экспорта РФ в 2001 году.

Волна растущих объемов добычи и экспорта нефти подняла уровень прокачки нефти по «Дружбе» до 75 млн тонн в 2005 году. Но выход БТС на полную проектную мощность снизил жизненную важ-

Россия болезненно относится к появлению конкурентных маршрутов и не скрывает намерений вовлечь в свою нефтепроводную сеть все возможные транзитные объемы

ность «Дружбы» в системе экспорта российской нефти.

В результате, когда в июле 2006 года произошла авария на МН «Дружба», «Транснефть» не спешила с восстановительными работами на участке, обеспечивающем поставки в Литву. Было заявлено, что госкомпания вообще сомневается в целесообразности восстановления аварийного участка.

Нефтепровод Западная Сибирь — Мурманск, пожалуй, единственный случай, когда правительство отказалось от планов строить большую трубу. Частная инициатива наказуема

А в начале 2007 года произошел крупный российско-белорусский конфликт по поводу платы за транзит нефти через территорию Белоруссии. Ультимативным ответом соседу стало появление проекта БТС-2, целью которого является развернуть значительные объемы нефти, идущей по российскому участку «Дружбы» от грани-

цы с Белоруссией к российскому побережью Балтийского моря.

Россия и Белоруссия вскоре помирились. Но идея БТС-2 не была похоронена. В июне 2009 года началось строительство обходного нефтепровода Унеча—Усть-Луга протяженностью 998 км и пропускной способностью 50 млн тонн нефти в год (первый этап — 30 млн тонн). Недавно появилась информация, что ввод в эксплуатацию нового нефтепровода может быть ускорен: вместо второй половины 2012 года — к концу 2011-го.

По словам президента «Транснефти» Н.Токарева, загрузка новой системы может быть обеспечена за счет переориентации объемов нефти с других транзитных направлений — «чужих» портов. Это Одесса (4 млн тонн в год), украинский порт Южный (10 млн тонн), Гданьск (5 млн тонн). Кроме того, БТС-2 позволит снизить нагрузку на порт Приморск, который, по словам главы «Транснефти», перегружен на 6–7 млн тонн.

Между тем, целесообразность создания такого маршрута стоимостью не менее \$2 млрд, как минимум, не бесспорна. Основной задачей БТС-2 является даже не увеличение пропускной способности системы экспорта нефти (в чем сейчас нет острой необходимости), а всего лишь переориентация экспортных потоков.

Причем, новый маршрут будет длиннее и, как следствие, дороже для нефтяников. По сути, единственный практический резон — полностью отказаться от портовых услуг соседних государств (прежде всего, Украины). Похоже, цена вопроса (от \$2 млрд) прави-

тельство не смущает. «Транснефть» — тоже. Ведь за все заплатят нефтяники.

Упомянутый выше порт Южный обеспечивает выход к морю нефтепровода Одесса—Броды, который с 2004 года Россия использует по договоренности с правительством Украины в реверсном режиме. Однако в Украине такое решение вызывает нескончаемые споры. Ситуация остается неустойчивой.

Очевидно, что этот маршрут является временным для экспорта российской нефти. Однако Россия вряд ли откажется от него по своей инициативе. Ведь отказ от использования нефтепровода Одесса—Броды в реверсном режиме создаст условия для активизации переговорного процесса по использованию системы в аверсном режиме, то есть для транспортировки каспийской и казахстанской нефти в обход турецких проливов на НПЗ Восточной и Центральной Европы и в Северную Европу через порт Гданьск. Россия болезненно относится к появлению конкурентных маршрутов и не скрывает намерений вовлечь в свою нефтепроводную сеть все возможные транзитные объемы.

В марте 2007 года премьер-министры России, Болгарии и Греции подписали межправительственное соглашение о сотрудничестве при сооружении и эксплуатации нефтепровода Бургас—Александруполис. Речь идет о создании нового маршрута, который позволит транспортировать российскую и каспийскую нефть из портов Черного моря до порта Бургас (Болгария) танкерами, а затем по нефтепроводу — в порт Александруполис (Греция) с дальнейшей перевалкой в танкеры и транспортировкой на мировые рынки.

Первоначальная проектная мощность нефтепровода — 35 млн тонн в год. Впоследствии она может быть расширена до 50 млн тонн в год. Российскому консорциуму («Транснефть» — 33,34%, «Роснефть» и «Газпром нефть» — по 33,33%) в проекте принадлежит доля в 51%.

Для России это важный проект. Он позволяет снизить объем транспортировки нефти танкера-

ми через перегруженные проливы Босфор и Дарданеллы. Однако прошлым летом в Болгарии сменилось правительство, которое заявило о пересмотре своих обязательств в совместных с Россией энергетических проектах. Да и Греции, экономику которой серьезно подорвал мировой кризис, сейчас, похоже, не до мегапроектов (хотя премьер-министр Греции Г.Папандреу и утверждает, что кризис трубопроводному строительству не помеха). Пока начало строительства перенесено на 2011 год. При самом благоприятном стечении обстоятельств Бургас–Александруполис начнет работать во второй половине 2012 года.

Еще в середине 2003 года «Транснефть», ЮКОС, ЛУКОЙЛ, ТНК, «Сибнефть» и администрация Мурманской области договорились подготовить ТЭО нефтепровода Западная Сибирь — Мурманск, проходящего через Тимано-Печорскую провинцию. Нефтяники считали, что реализация такого проекта позволит привести к 10-кратному росту добычи в Тимано-Печорской провинции. Исходя из этого первоначальный вариант северного трубопровода был рассчитан на прокачку 60 млн тонн нефти в год с возможностью увеличения до 100 млн тонн.

Тогда нефтяников строго отчитали за несанкционированную инициативу: им было заявлено, что нефтепроводы в России не могут быть частными (хотя действовавшее законодательство такого ограничения не содержало). В конце концов, проект был включен в генсхему развития нефтепроводного транспорта на период до 2020 года в сильно видоизмененном и усеченном виде: в планах остался нефтепровод Харьяга–Инди́га мощностью 12 млн тонн.

Однако затем он был отодвинут на задворки трубопроводного строительства. В последнее время о нем не вспоминают, да и ВИНК, работающие в регионе, устав ждать, нашли другие решения актуальной для них проблемы.

Пожалуй, это единственный случай, когда правительство отказалось от планов строить большую трубу. Частная инициатива наказуема. Впрочем, официальные причины потери интереса к

проекту другие: отсутствие гарантий заполнения трубы и высокий тариф.

Однако ровно такие же аргументы не помешали форсированному продвижению проекта нефтепровода ВСТО. Себестоимость транспортировки до порта Козьмино составляет \$130 за тонну. Для пользователей тариф снижен до \$42–45, но за счет перераспределения нагрузки на другие направления.

Под большим вопросом и наполняемость трубы. В.Путин обещает (к большому неудовольствию главы Минфина А.Кудрина) беспрецедентные льготы — вплоть до полного освобождения нефти ВСТО от экспортных пошлин. Регулярно проводятся совещания, на которых от нефтяников требуют реального вклада в наполнение трубы. Помогает мало. Но первая очередь ВСТО уже построена, началась реализация второго этапа.

Правительственное постановление о строительстве ВСТО было подписано 31 декабря 2004 года. Оно дало официальный старт реализации уникального проекта. Строительство идет ударными темпами.

Первая очередь системы была введена в эксплуатацию в конце декабря 2009 года. Построен участок нефтепровода Тайшет (Иркутская область) — Сковородино (2694 км) и нефтеналивной терминал на побережье Тихого океана — порт Козьмино. От Сковородино до Тихого океана нефть перевозится по железной дороге.

Пропускная способность первой очереди — 30 млн тонн в год. В 2010 году планируется прокачать на восток 15 млн тонн.

ВСТО-2 (еще 2,1 тыс. км от Сковородино до побережья Тихого океана) уже строится и, как ожидается, в основном будет завершен в 2012 году. Мощность будет доведена до 50 млн тонн, затем — до 80 млн тонн.

В Восточной Сибири столько нефти в обозримом будущем точно нет. Даже оптимистичная ЭС-2030 не обещает больше 65 млн тонн в перспективе до 2020 года. Придется привлекать нефть Западной Сибири, где добыча снижается.

Для того чтобы перенаправить нефть с новых месторождений Западной Сибири в направлении ВСТО, в 2010 году начинается строительство нефтепровода Пурпе–Самотлор протяженностью 450 км и начальной мощностью 25

Для того чтобы перенаправить нефть с новых месторождений Западной Сибири в направлении ВСТО, в 2010 году начинается строительство нефтепровода Пурпе–Самотлор

млн тонн в год (с перспективой расширения до 50 млн тонн). Он будет играть роль переемычки между западным и восточным участками системы нефтепроводов. Но, прежде всего, он нужен «Роснефти», уже построившей нефтепровод от Ванкорского месторождения до Пурпе.

У «Роснефти» и «Транснефти», получивших при содействии государства многомиллиардные долларовые кредиты от Китая, теперь

Перед началом строительства «Транснефть» подсчитала, что весь проект ВСТО обойдется в \$16 млрд. Сумма вызвала шок и недоумение. На практике получается более чем в 1,5 раза дороже

жесткие обязательства по поставкам нефти в Поднебесную. Помимо нефтепровода Пурпе–Самотлор, выполнить их поможет отвлечение от ВСТО в Китай, которое активно строится. В конце 2010 года этот участок пропускной способностью 15 млн тонн должен вступить в строй.

ВСТО стал катализатором активности в регионе. Но неоправданно дорогим катализатором. Железнодорожники предлагали куда более экономичную альтернативу

В ВСТО-1 инвестировано 350 млрд рублей. Еще 60 млрд рублей — в порт Козьмино. В железнодорожный терминал в Сковородино — 6 млрд рублей. Строительство ВСТО-2 обойдется, как минимум, еще в 350 млрд рублей.

Перед началом строительства «Транснефть» подсчитала, что



весь проект ВСТО обойдется в \$16 млрд. Сумма вызвала шок и недоумение — как в России, так и за рубежом. Например, советник парламента Японии по энергетическим вопросам профессор Коити Ивама заявил, что при такой цене вопроса нефтепровод становится экономически бессмысленным.

Трубопроводная система КТК находится в собственности грузоотправителей.

В этом заключается ее коренное отличие от трубопроводных систем бывшего Советского Союза

На практике получается более чем в полтора раза дороже. Об этом никто не вспоминает. Разумеется, осваивать новые регионы нефтедобычи на Востоке России необходимо. Очевидно, что без создания транспортной инфраструктуры начать этот процесс было невозможно. Конечно же,

Еще три года назад иностранные инвесторы подсчитали, что задержка утверждения проекта расширения системы КТК влечет обесценивание инвестиций на \$50 млн в месяц

ВСТО стал катализатором активности в регионе. Но неоправданно дорогим катализатором.

Железнодорожники предлагали куда более экономичную альтернативу. Они были готовы за 39 млрд рублей модернизировать инфраструктуру Забайкальской и

Восточно-Сибирской железных дорог и к 2010 году обеспечить надежные поставки российской нефти в восточном направлении в объеме до 30 млн тонн.

Вряд ли железнодорожный маршрут можно было рассматривать как долгосрочное и окончательное решение проблемы вывоза российской нефти на рынки АТР. Но в качестве промежуточного варианта он вполне разумен. Строить трубу целесообразно, когда есть уверенность в ее стабильном заполнении (если, конечно, это экономически целесообразно).

Но было принято политическое решение строить сразу и дорого. А железнодорожников все равно привлекли для перевозок от Сквородино до тихоокеанского побережья — пока ВСТО-2 строится.

Альтернативные маршруты

К конкурирующим проектам отношение иное. Это видно на примере Каспийского трубопроводного проекта — единственного транзитного нефтепровода, проходящего через территорию России.

Магистральный нефтепровод Тенгиз—Новороссийск протяженностью 1510 км был введен в эксплуатацию осенью 2001 года. Трубопроводная система КТК находится в собственности грузоотправителей. Она финансировалась и была построена группой акционеров, располагающих или рассчитывающих располагать

объемами нефти для транспортировки. В этом заключается ее коренное отличие от трубопроводных систем бывшего Советского Союза, которые являются транспортировщиками общего пользования, так как по ним транспортируется нефть третьих лиц.

Нефтепровод давно уже вышел на проектную мощность первого этапа (28,2 млн тонн, с использованием присадок — до 35 млн тонн). Казахстан и работающие там компании (прежде всего, «Тенгизшевройл») в течение пяти лет добивались от России согласия на обещанное еще в самом начале расширение пропускной способности до 67 млн тонн в год (с использованием антифрикционной присадки — до 76 млн тонн). Лишь в декабре 2009 года было утверждено решение, дающее старт соответствующему проекту.

Еще три года назад иностранные инвесторы подсчитали, что задержка утверждения проекта расширения системы КТК влечет обесценивание инвестиций на \$50 млн в месяц.

Многочисленные претензии со стороны госорганов стали основной причиной задержки завершения строительства и ввода в эксплуатацию Транссахалинской трубопроводной системы Sakhalin Energy («Сахалин-2»). Возможно, для жестких требований, парализовавших работы, и были основания. Однако смущает, что все препятствия были немедленно сняты, как только страшим партнером проекта стал «Газпром».

Между тем, ввод в эксплуатацию Транссахалинской трубопроводной системы протяженностью около 800 км и терминала отгрузки нефти в заливе Анава стал одним из самых значительных отраслевых событий минувшего десятилетия. Благодаря ему с декабря 2008 года в рамках проекта «Сахалин-2» начата круглогодичная добыча нефти в объеме 90 тыс. баррелей в сутки.

В рамках другого крупного СРП — «Сахалин-1» — летом 2006 года было завершено строительство экспортного нефтяного терминала Де-Костри (Хабаровский край), к которому сахалинская нефть поступает по трубопроводу общей протяженностью

225 км, проложенному от берегового комплекса подготовки нефти шельфового месторождения Чайво на запад острова Сахалин и далее — по дну Татарского пролива.

В 2009 году через Де-Кастри было отгружено 8,21 млн тонн нефти. По мере увеличения добычи в рамках проекта «Сахалин-1» и после ввода в эксплуатацию остальных шельфовых проектов острова прогнозируется значительное увеличение объема экспортных поставок через Де-Кастри.

С 2002 года ЛУКОЙЛ осуществляет экспорт нефти через терминал Варандей, расположенный на берегу Печорского моря в Ненецком АО. Комплекс, созданный компанией совместно с Мурманским морским пароходством, предназначен для экспорта сырья Тимано-Печоры и в настоящее время состоит из берегового резервуарного парка, рассчитанного на хранение 325 тыс. м³ нефти, насосной станции, трубопровода, вынесенного в море, и стационарного морского ледостойкого отгрузочного причала.

Полностью работы по строительству терминала были завершены в 2008 году. Это позволило перейти на круглогодичную отгрузку нефти и увеличить пропускную способность терминала до 12 млн тонн в год. В 2009 году через терминал было отгружено 7,55 млн тонн нефти.

Кроме того, с ноября 2001 года ЛУКОЙЛ экспортирует нефть через собственный терминал в поселке Ижевское (Калининградская область). Первоначально он был рассчитан на отгрузку до 1,5 млн тонн нефти, затем его пропускная способность была доведена до 6 млн тонн. Однако в 2009 году через него было отгружено всего 1,13 млн тонн нефти.

Экспорт нефтепродуктов

Динамика экспорта российских нефтепродуктов отличается от аналогичных показателей по сырой нефти одновекторностью. Объемы вывоза из России нефтепродуктов из года в год растут.

Если экспорт сырой нефти к концу десятилетия вырос в 1,5 раза, то количество отправляемых

за пределы России нефтепродуктов — в 1,9 раза. Но в период с 2000-го по 2004 год экспорт нефти увеличился в 1,8 раза, а экспорт нефтепродуктов — всего в 1,3 раза. Зато за последнюю пятилетку, когда экспорт нефти снизился на 15%, продажи в другие государства нефтепродуктов выросли на 46,4% (см. «Объемы экспорта нефтепродуктов из России»).

Заинтересованность нефтяников в сырьевом экспорте снижается, но на этом фоне растет стремление продавать за рубеж нефтепродукты. Впрочем, при более внимательном рассмотрении выясняется, что и с экспортом нефтепродуктов активность постепенно затухает. Если в 2005 году экспорт нефтепродуктов вырос более чем на 17%, то в 2007-м — на 8,6%, а в 2009-м — на 5,2%.

Но, в конце концов, возможности не безграничны. Если в 2001 году за рубеж ушло 35,5% произведенных в стране нефтепродуктов, то в 2008 году эта доля выросла до 49,9%.

О причинах, по которым темпы роста вывоза из России нефтепродуктов опережают динамику и производства нефтепродуктов, и экспорта сырой нефти, было сказано выше.

К смене приоритетов подталкивает существующая фискальная система, которая при экстремально высоких мировых ценах на нефть снижает доходность экспорта сырья относительно переработки и тем более реализации нефтепродуктов на внешних рынках.

Кстати, взрывной рост экспорта нефтепродуктов в 2005 году отражает реакцию нефтяников на значительные перемены в фискальной политике: 20%-ное увеличение ставки НДС, установление таможенных пошлин на сырую

нефть на уровне 60% от цены Urals и понижающие коэффициенты для нефтепродуктов (в настоящее время 0,7 от ставки пошлины на экспорт нефти на светлые и 0,4 на темные).

По мере увеличения добычи в рамках проекта «Сахалин-1» и после ввода в эксплуатацию соседних месторождений прогнозируется значительное увеличение экспортных поставок через Де-Кастри

В абсолютных цифрах экспорт нефтепродуктов из России вырос с 62,6 млн тонн в 2000 году до 120,6 млн тонн в 2009-м. При этом доля нефтепродуктов в совокупном объеме экспорта нефти и нефтепродуктов выросла с 30,2% до 34,2%.

В среднем, 95% экспорта российских нефтепродуктов приходится на страны дальнего зару-

Если экспорт сырой нефти к концу десятилетия вырос в 1,5 раза, то количество отправляемых за пределы России нефтепродуктов — в 1,9 раза

бежья. Объемы устойчиво растут: с 60,8 млн тонн в 2001 году до 115,4 млн тонн в 2009-м. В целом за период — в 1,9 раза (что соответствует общей динамике).

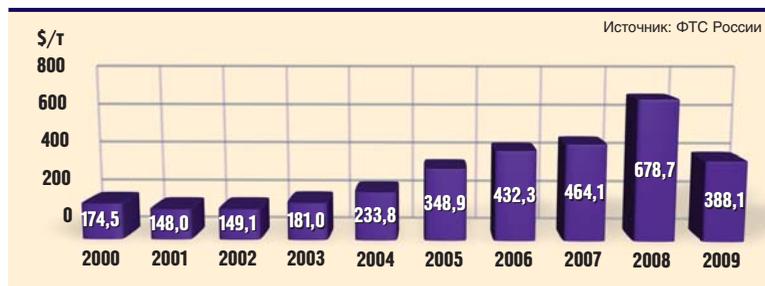
За 2009 год объем экспорта нефтепродуктов в ДЗ вырос на 7%. При этом доля ДЗ выросла до 96% по сравнению с 93% в 2008 году.

Объем экспорта российских нефтепродуктов в СНГ за период с 2001 года увеличился в 2,07 раза. И это притом что за 2009 год поставки в этом направлении сократились на 38,4% (с 7,79 до 5,18 млн тонн). Впрочем, более

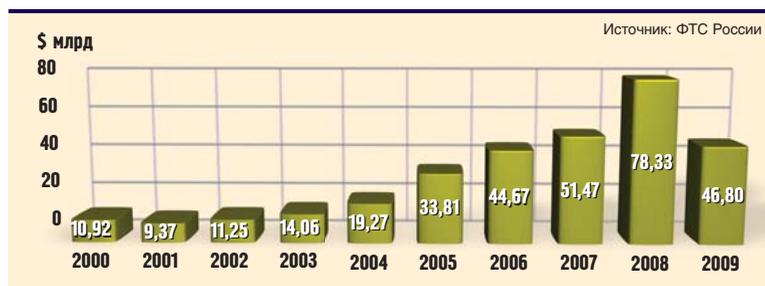
Объемы экспорта нефтепродуктов из России



Средние экспортные цены на российские нефтепродукты



Выручка от экспорта нефтепродуктов из России



высокая за период динамика экспорта в СНГ отнюдь не свидетельствует о предпочтениях экспортеров. Во-первых, объемы не велики. А во-вторых, в принятом за базу отсчета 2001 году произошел резкий спад поставок — до

росли за 2000–2008 годы в 3,9 раза (и это соответствует динамике экспортных цен на нефть). За прошлый год средние цены на вывозимые нефтепродукты упали на 42,8% (а нефть — на 39,5%). Цены 2009 года соответствовали среднему уровню 2005–2006 годов (см. «Средние экспортные цены на российские нефтепродукты»).

Выручка России от экспорта нефтепродуктов выросла с \$10,9 млрд в 2000 году до \$78,33 млрд в 2008 году. Кризисный 2009 год сломал красивую динамику роста: экспорт нефтепродуктов принес всего \$46,8 млрд — на 40% меньше, чем в самом «урожайном» 2008 году (см. «Выручка от экспорта нефтепродуктов из России»).

В целом за «нулевые» годы экспорт нефтепродуктов принес стране \$320 млрд. Это более 30% совокупной валютной выручки России от экспорта нефти и нефтепродуктов.

Любопытно, что средняя цена тонны нефтепродуктов, поставленных в СНГ, выше соответствующего показателя экспорта в ДЗ. Например, в 2009 году разница составляла \$13,9 за тонну (3,6%). Эта разница объясняется качественной структурой поставок: импортерам из дальнего зарубежья малоинтересны наши светлые нефтепродукты, зача-

стую не отвечающие современным европейским требованиям.

Еще более красноречиво ситуацию характеризует сравнение цен на продаваемые в дальнейшем зарубежье нефтепродукты с ценами на экспортируемую туда же сырую нефть. В 2009 году тонна нефтепродуктов стоила на 7,8% (на \$32,6) дешевле сырой нефти. Причем, «уценка» (за порчу нефти?) растет. В начале 2000-х она составляла порядка 2,5%, в 2007 году выросла до 4,4%, а в прошлом году достигла 7,8%.

Правда, на десятилетнем отрезке все же было два года, когда нефтепродукты в ДЗ продавались, в среднем, чуть дороже сырой нефти (на 0,9% в 2005 году и на 0,1% в 2006-м).

Цифры неумолимо опровергают миф о постепенной переориентации отечественной нефтянки с сырьевого экспорта на зарабатывание валюты на продажах продукции с высокой добавленной стоимостью. Зачастую российские нефтепродукты западные покупатели рассматривают всего лишь как сырье для дальнейшей переработки, приобретаемое с некоторым дисконтом. Похоже, такое положение всех устраивает.

Возвращаясь к истории со значительным удешевлением в 2009 году вывезенных в ДЗ нефтепродуктов относительно экспортной цены нефти, стоит назвать причины. Прежде всего, основой российского экспорта в ДЗ нефтепродуктов был и остается мазут.

Он давно уже продается нашим западным покупателям с довольно стабильной, примерно 30%-ной скидкой к цене сырой нефти (благо более щадящие таможенные пошлины позволяют это сделать). В этом смысле ничего не изменилось. Но в условиях кризиса светлые нефтепродукты для ДЗ подешевели более серьезно, чем исходное сырье (бензин подешевел на 46%, дизельное топливо — на 48,2%, а нефть — только на 39,7%). Соответственно, и традиционная скидка на мазут на этот раз проявилась более ярко.

В 2002 году на экспорт ушло по 55% произведенного в России дизельного топлива и мазута, а автомобильного бензина — 10,4%. В 2006 году из России было вы-

Существующая фискальная система при экстремально высоких мировых ценах на нефть снижает доходность экспорта сырья относительно переработки и тем более реализации нефтепродуктов на внешних рынках

2,5 млн тонн по сравнению с 3,5 млн тонн годом ранее.

Стоит также отметить, что в 2008 году произошел разовый всплеск экспортной активности в СНГ: объемы выросли почти на

В целом за «нулевые» годы экспорт нефтепродуктов принес стране \$320 млрд. Это более 30% совокупной валютной выручки России от экспорта нефти и нефтепродуктов

треть, а на следующий год произошел столь же мощный откат. Можно предположить, что связано это с реагированием бизнеса на обвал цен на нефть.

Средние экспортные цены на российские нефтепродукты вы-

везено уже 80% всего мазута, экспортная доля дизельного топлива практически не изменилась (56% от производства), а экспортная доля автомобильного бензина расширилась до 18%.

В 2009 году за рубеж был отправлен практически весь произведенный за год мазут. Доля экспортируемого дизельного топлива остается стабильной — 55,6%. А пропорции по автомобильному бензину изменились в пользу внутреннего рынка (на экспорт ушло 12,6% производства).

За последние четыре года прирост экспорта нефтепродуктов на 75% обеспечен увеличением продаж за рубежом мазута. Причем, за исключением 2009 года этот вклад неудержимо рос: с 29% в 2006 году до 92,6% в 2007-м и 132,4% в 2008-м (в последнем случае за счет мазута был не только полностью обеспечен рост экспорта нефтепродуктов, но и сокращение поставок по другим нефтепродуктам). В 2009 году прирост экспорта нефтепродуктов обеспечен вкладом мазута на более умеренные 46%.

Осенью 2006 года на правительственной комиссии по ТЭК обсуждался доклад Минтопэнерго, посвященный развитию транспортной инфраструктуры. Было заявлено, что экспорт мазута должен сократиться к 2010 году до 30 млн тонн. На практике получили более чем двукратный рост.

Пожалуй, комментарии излишни. Чиновники и бизнес рапортуют о расширении экспорта готовой продукции. Политики радуются мнимым успехам, символизирующим переход от сырьевой зависимости к выпуску конечной продукции, пользующейся спросом за рубежом. «Растет экспорт всех видов российских топливно-энергетических ресурсов, развивается экспорт нефтепродуктов, замещающий экспорт сырой нефти» — это цитата из ЭС-2030. В действительности же, проблемы усугубляются.

Структура российского экспорта нефтепродуктов неуклонно ухудшается. Доля мазута выросла с 32,7% в 2001 году до 53% в 2009-м. Доля бензина снизилась за этот период с 5,6% до 3,7%, дизельного топлива — с 36,4% до

31,1% (см. «Структура российского экспорта нефтепродуктов»).

Не менее удручающая картина по экспорту в ДЗ. В 2005 году бензин имел в структуре экспорта 5,2%, сейчас — 2,4%. Зато доля мазута выросла с 48,9% до 54,8% (см. «Структура российского экспорта нефтепродуктов в дальнее зарубежье»).

Крохотным островком прогресса остается лишь экспорт в ближнее зарубежье. На этом направлении доля бензина с престижных 31,9% (в 2005 году) расширилась до 34%. Доля дизельного топлива выросла с 26,2% до 29,8%. А мазут в структуре экспорта имеет скромные 10,1–12,6% (см. «Структура российского экспорта нефтепродуктов в СНГ»).

Изменить ситуацию способна корректировка таможенной политики. Пока вывоз светлых нефтепродуктов будет наказываться более высокими ставками таможенных пошлин, мазут будет оставаться главным и чрезвычайно выгодным экспортным нефтепродуктом. Однако выравнива-

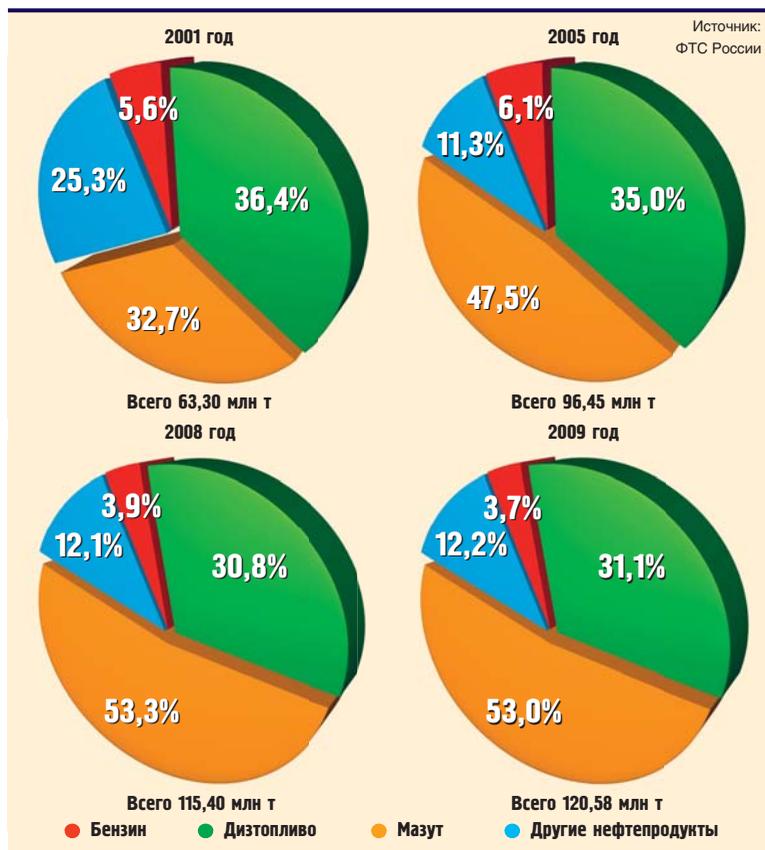
ние таможенных пошлин на светлые и темные нефтепродукты произойдет не раньше 2012 года. Такое волевое решение принял премьер-министр В.Путин.

ЭС-2030 ориентирует на сохранение в течение ближайших 20 лет уровня экспорта жидких углеводородов (нефти и нефте-

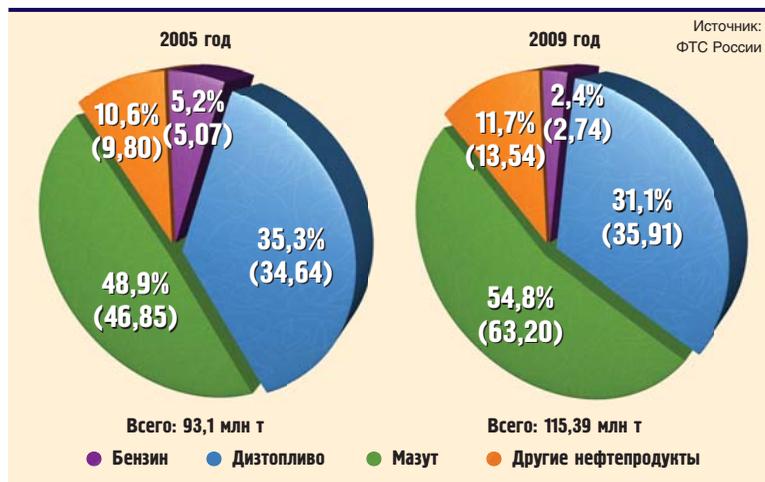
Зачастую российские нефтепродукты западные покупатели рассматривают всего лишь как сырье для дальнейшей переработки, приобретаемое с некоторым дисконтом. Похоже, такое положение всех устраивает

продуктов) в диапазоне 315–330 млн тонн в год (кстати, это ниже среднего уровня последней пятилетки — 346,5 млн тонн). Если вычестить из этих цифр названные выше контрольные показатели по экспорту нефти, то получается, что экспорт нефтепродуктов запланирован в пределах 80–95 млн тонн в год — в перспективе на ближайшие 20 лет.

Структура российского экспорта нефтепродуктов



Структура российского экспорта нефтепродуктов в дальнее зарубежье



Это уровень 2004–2005 годов. При этом Стратегия провозглашает курс на диверсификацию товарной структуры экспорта энергоносителей за счет увеличения доли энергетических продуктов с высокой добавленной стои-

Экспортные маршруты

В логистике светлых нефтепродуктов (дизельного топлива, бензина, керосина) значительную роль играет «Транснефтепродукт». По трубопроводной системе этой дочерней компании государственной «Транснефти» перемещается до 57% производимых в России нефтепродуктов. В 2009 году было транспортировано 28,4 млн тонн нефтепродуктов (годом ранее — 28,4 млн тонн), в том числе на экспорт — 19,7 млн тонн.

К системе нефтепродуктопроводов, имеющей протяженность около 19,5 тыс. км, подключено 15 российских НПЗ и два завода в Белоруссии (см. «Схема магистральных нефтепродуктопроводов»). Нефтяники охотно сотрудничают с «Транснефтепродук-

том», предоставляющим самый экономичный способ доставки продукции: тарифы ТНП не могут превышать 0,7 платы за соответствующие перевозки по железной дороге. В то же время пропускная способность нефтепродуктопроводов (около 59 млн тонн) используется менее чем наполовину.

Непосредственно по трубам нефтепродукты поставляются в Белоруссию, Казахстан, Украину, Латвию и Венгрию. Однако до недавнего времени у России практически не было собственной инфраструктуры для экспорта нефтепродуктов через свои морские порты. Единственным исключением был Санкт-Петербургский терминал, соединенный трубой с заводом в Киришах и способный обеспечивать отправку на экспорт светлых нефтепродуктов в объеме до 3 млн тонн в год.

В то же время через Вентспилский морской порт в Латвии, совладельцем которого (с долей 34%) является ТНП, шло до 45–50% объемов российского экспорта нефтепродуктов в Европу. Российское правительство, стремящееся минимизировать транзитные риски, активно занимается созданием собственной инфраструктуры для транспортировки нефтепродуктов через морские порты. К 2015 году правительство намерено почти весь российский экспорт нефтепродуктов (95%) осуществлять через отечественные порты.

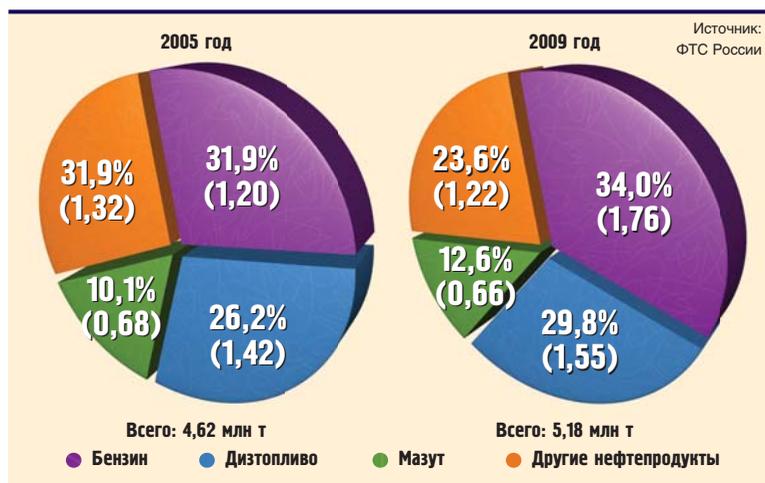
В 2008 году были введены в эксплуатацию экспортный магистральный нефтепродуктопровод Кстово (Второво) — Ярославль — Кириши — Приморск и терминал по перевалке светлых нефтепродуктов в порту Приморска (проект «Север»). Порт на побережье Финского залива оптимален с точки зрения использования крупнотоннажных танкеров.

Комплекс спроектирован на пропускную способность нефтепродуктопровода и мощность терминала 24,6 млн тонн в год. Производительность первого пускового комплекса — 8,4 млн тонн в год. Перспективы дальнейшего расширения проекта «Север» пока не ясны. Они будут зависеть от спроса на соответствующие транспортные услуги со стороны

Крохотным островком прогресса остается лишь экспорт в ближнее зарубежье. На этом направлении доля бензина расширилась до 34%, а мазут в структуре экспорта имеет скромные 10–12%

мостью (в частности, нефтепродуктов). На практике такая головоломка означает одно: процессы будут развиваться стихийно, исключительно под влиянием текущих факторов. Словом, куда кривая вывезет.

Структура российского экспорта нефтепродуктов в СНГ



НПЗ. Пока и задача полного заполнения первого пускового комплекса решена только на бумаге.

Ситуацию осложняет то, что этот маршрут ориентирован на экспорт дизельного топлива Евро-5, доля которого в отечественном производстве невелика. К тому же с 2010 года Евросоюз ужесточил требования к качеству топлива, наложив запрет на ввоз и использование дизтоплива 2000 ppm. Наиболее востребованным стал продукт с содержанием серы не более 0,1% (1000 ppm). Естественно, такие ограничения создали дополнительные проблемы даже на тех производствах, которые уже выпускают дизтопливо Евро-5.

В прошлом году через порт Приморск ушло 4,215 млн тонн дизельного топлива. В 2010 году планируется выйти на уровень 6,2–6,5 млн тонн. На полную мощность проект «Север» намечено вывести к середине 2011 года.

В 2009 году основным поставщиком топлива в систему «Север» был Нижегородский НПЗ ЛУКОЙЛ-Ла. С 2010 года предприятие увеличило объемы сдачи дизтоплива в экспортный нефтепродуктопровод. После запуска Нижнекамского НПЗ в Татарстане в трубу дополнительно поступит 2,5–3,0 млн тонн дизельного топлива. Это полностью закроет пропускную способность первого пускового комплекса проекта «Север».

В конце 2009 года были подготовлены предварительная документация и обоснование инвестиций проекта «Юг» (нефтепродуктопровод Сызрань–Саратов–Волгоград–Новороссийск). Он ориентирован на создание экспортной инфраструктуры для перевалки светлых нефтепродуктов через черноморский порт Новороссийск. Предполагается, что новый маршрут, проложенный в весьма привлекательном направлении, будет востребован производителями качественных отечественных нефтепродуктов. Проект актуален и с точки зрения дальнейшей диверсификации экспортных потоков.

Предполагаемая максимальная пропускная способность проекта «Юг» 9–9,5 млн тонн, оптимальная — 8,7 млн тонн. Ожидается, что к 2013 году (времени ввода новой транспортной систе-

Схема магистральных нефтепродуктопроводов



мы в эксплуатацию) на Краснодарском, Афиловском и Новошахтинском НПЗ будут готовы к выпуску дизельного топлива европейского качества. Кроме того, в рамках проекта «Юг» к системе ТНП будут подключены еще два завода — Саратовский и Волгоградский НПЗ.

Летом 2004 года ЛУКОЙЛ ввел в эксплуатацию первый пусковой комплекс терминала порта Высоцк в Ленинградской области мощностью 2,5 млн тонн в год, ориентированного на перевалку светлых и темных нефтепродуктов. Год спустя было завершено строительство второй очереди мощностью 10,7 млн тонн в год.

В 2007 году компания договорилась с РЖД о развитии железнодорожной инфраструктуры с целью обеспечения перевозки к терминалу в Высоцке до 12 млн тонн нефтепродуктов в год. В дальнейшем обсуждалась возможность увеличения железнодорожных поставок в этом направлении до 14 млн тонн. В 2008 году через терминал ЛУКОЙЛ было отгружено 12,6 млн тонн нефтепродуктов.

4–4,5 млн тонн российских нефтепродуктов ежегодно поступает по железной дороге к терминалам на Черном море. Очевидно, что при всей привлекательности трубопроводных поставок железнодорожный транспорт еще долго

будет обслуживать значительные объемы поставок нефтепродуктов. В том числе, и на экспорт. Это связано и с тем, что дальнейшее развитие сети нефтепродуктопроводов с целью подключения к ней

Цифры неумолимо опровергают миф о переориентации отечественной нефтянки с сырьевого экспорта на продажи продукции с высокой добавленной стоимостью

удаленных НПЗ экономически нецелесообразно. В частности, не удастся принять положительное решение даже о подключении Ачинского НПЗ, хотя он и принадлежит контролируемой государством «Роснефти».

Структура российского экспорта нефтепродуктов неуклонно ухудшается. Доля мазута выросла с 32,7% в 2001 году до 53% в 2009-м

Доля транспортировки нефтепродуктов речным транспортом невелика — менее 2%. Короткий срок навигации (не более 3–4 месяцев) и несовпадение направлений концентрированных грузопотоков нефтепродуктов с начертанием внутренних водных путей снижают привлекательность речных перевозок. 📄