РУССКИЙ ТРАНЗИТ

НА ОДНОМ ИЗ ОСЕННИХ ЗАСЕДАНИЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ РАССМОТРЕНИЕ «ГЕНЕРАЛЬНОЙ СХЕМЫ РАЗВИТИЯ НЕФТЕПРОВОДНОГО ТРАНСПОРТА ДО 2020 ГОДА». В РЕШАЮЩУЮ СТАДИЮ ПЕРЕШЛА БИТВА ЗА ПРИОРИТЕТНЫЕ ИНВЕСТПРОЕКТЫ, В КОТОРЫЕ БУДЕТ ВКЛАДЫВАТЬСЯ ГОСУДАРСТВО. АКЦЕНТЫ ЕЩЕ НЕ РАССТАВЛЕНЫ. ТЕМ БОЛЕЕ ЧТО ГАЗОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ТАКЖЕ ТРЕБУЕТ ВЛОЖЕНИЙ И АДМИНИСТРАТИВНОГО РЕСУРСА. ОЛЬГА ХВОСТУНОВА

РАЗЛИЧНЫЕ КОМБИНАЦИИ Транзит нефти, как правило, предполагает комбинацию различных видов транспорта — трубопроводного (на который приходится более 70% перевозок), железнодорожного и водного. Примером может быть схема НК «Роснефть» по доставке сырья с месторождений из Тимано-Печорской провинции. Через трубопровод нефть перекачивается до нефтеперевалочного пункта в поселке Приводино (Архангельская область), далее — в Архангельск с последующей транспортировкой челночными танкерами на танкер-накопитель «Белокаменка» в Кольском заливе, откуда сырье вывозится морским путем.

Рынок железнодорожных и морских перевозок нефтяных грузов составляет небольшую, но неотъемлемую часть российского нефтяного экспорта. Основными направлениями железнодорожного экспорта нефти являются Китай, Финляндия и страны Балтии. По сообщению президента РЖД Владимира Якунина, в связи с кризисом объем нефтеперевозок в 2008 году сократился на 4%.

По оценке Александра Еремина, аналитика ИК «Финам», морским способом экспортируется не более 10% нефтегрузов: «Учитывая, что шельф пока разрабатывается не достаточно активно, в основном на уровне геологоразведки, существующего небольшого танкерного флота пока вполне достаточно для удовлетворения потребностей отрасли».

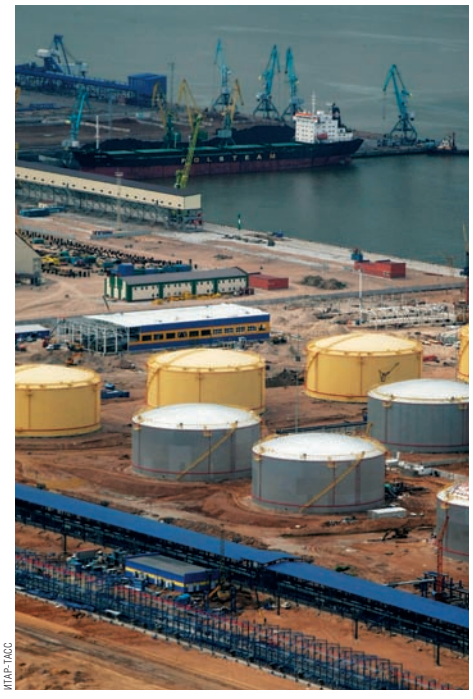
Однако кризис вносит свои коррективы в танкерный бизнес: спрос на танкерные перевозки падает. Как заявил недавно Сергей Франк, президент «Совкомфлота», крупнейшего в России морского перевозчика нефти и нефтепродуктов, в 2009–2011 годах прогнозируется снижение объема перевозок грузов на 5–10%, а средних фрахтовых ставок — от 35 до 50% по сравнению с уровнем 2008 года. Впрочем, при низких ставках на фрахт танкеров многие компании используют их как плавучие хранилища нефти. По оценке Сергея Франка, под это задействовано сегодня свыше 25 млн тонн дедвейта танкерного флота.

ОКОНЧАТЕЛЬНОЕ РАССМОТРЕНИЕ В сегменте трубопроводной транспортировки нефти самый большой инвестпроект — это нефтепровод ВСТО (Восточная Сибирь—Тихий Океан), активно лоббируются также амбициозные проекты ВСТО-2 и вторая очередь Балтийской трубопроводной системы.

Проект ВСТО предполагает строительство нефтепровода от месторождения Тайшет (Иркутская область) до Сковородино (Амурская область), откуда нефть по железнодорожной ветке будет транспортироваться в строящийся порт Козьмино, который находится вблизи г. Находки (Приморский край). Проектная мощность нефтепровода составляет 80 млн тонн в год, а нефтеперевалочного терминала — порядка 30 млн тонн. Планируется, что строительство первой очереди ВСТО завершится в конце года.

По словам министра энергетики Виктора Христенко, абсолютный приоритет в нефтепроводном транспорте будет принадлежать ВСТО. О стратегической роли ВСТО говорит и тот факт, что 20 июля правительство РФ приняло постановление об обнулении таможенной пошлины на экспорт нефти

СТРОИТЕЛЬСТВО ВСТО-2 УСКОРЯЕТСЯ В СВЯЗИ С ПОПЫТКАМИ «РОСНЕФТИ» РАСШИРИТЬ ЭКСПОРТНЫЕ ПОСТАВКИ В КИТАЙ, ГДЕ СПРОС НА ЭНЕРГОРЕСУРСЫ РАСТЕТ. ПРИЧЕМ ЛОББИРОВАНИЕ ОТВЕТВЛЕНИЯ ОТ ВСТО-2 В СТОРОНУ КИТАЯ ИДЕТ В УЩЕРБ СТРОИТЕЛЬСТВУ ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ НЕФТЕПРОВОДА



ИТАР-ТАСС

СТРОИТЕЛЬСТВО НЕФТЕНАЛИВНОГО ТЕРМИНАЛА В ЛЕНИНГРАДСКОМ ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА, КУДА ДОЛЖНА ДОТЯНУТЬСЯ ВТОРАЯ ОЧЕРЕДЬ БАЛТИЙСКОЙ ТРУБОПРОВОДНОЙ СИСТЕМЫ (ИЗ УНЕЧЕ, БРЯНСКОЙ ОБЛАСТИ), НАЧАЛОСЬ В ИЮНЕ 2009 ГОДА, А ВВОД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ В СЕНТЯБРЕ 2012 ГОДА

с 13 месторождений Восточной Сибири. Предполагается, что эта мера стимулирует разработку недр региона, который служит ресурсной базой для заполнения нефтепровода (см. материал на стр. 18).

Еще до завершения строительства первой очереди нефтепровода, в марте 2008 года, «Транснефть» презентовала проект ВСТО-2, который предусматривает продление нефтепровода от Сковородино до Козьмино с расширением пропускной способности до 80 млн тонн нефти в год. Протяженность трассы ВСТО-2 составит около 2 тыс. км. Начало строительства запланировано на начало 2010 года, а окончание — на 2014–2015 годы.

Ряд экспертов полагает, что строительство ВСТО-2 ускоряется в связи с попытками «Роснефти» расширить экспортные поставки в Китай, где спрос на энергоресурсы растет. Причем лоббирование ответвления от ВСТО-2 в сторону Китая идет в ущерб строительству первой очереди нефтепровода.

Предложение о проектировании второй очереди Балтийской трубопроводной системы (БТС-2), которая начинается в Унече (Брянская область) и заканчивается в порту Усть-Луга (Ленинградская область), появилось в Белом доме в начале 2007 года. Это произошло после конфликта России и Белоруссии вокруг транзитных пошлин на нефтепроводе «Дружба», по которому идут транзитные поставки нефти в Польшу и Германию. Несмотря на противодействие со стороны некоторых специалистов из Минпромэнерго и «Транснефти», строительство БТС-2 началось в июне, а ввод в эксплуатацию намечен на сентябрь 2012 года. Мощность нефтеперевалочного терминала, который строит «Зарубежнефть» в порту Усть-Луга, где закончится БТС-2, составит 10 млн тонн в год.

На одном из осенних заседаний правительства предполагается окончательное рассмотрение «Генеральной схемы развития нефтепроводного транспорта до 2020 года». Наступил решающий этап в схватке за лоббирование приоритетных инвестпроектов, в которые будет вкладываться государство. Акценты еще не расставлены. Тем более что газовая инфраструктура также требует вложений.

ЯМАЛЬСКИЙ ДОЛГОСТРОЙ Стратегия развития «Газпрома» предполагает реализацию нескольких инфраструктурных мегапроектов, которые позволят существенно увеличить добычу и экспорт газа. К ним относятся: освоение газовых месторождений полуострова Ямал, строительство газопровода «Северный поток» и реализация Восточной газовой программы.

Сегодня основные инвестиции «Газпрома» в рамках ямальского проекта направлены на строительство российского участка газопровода Ямал—Европа, газопроводов Северные районы Тюменской области—Торжок, а также расширение Уренгойского газотранспортного узла.

Стоит отметить, что газопровод Ямал—Европа — транспортный долгострой. Две нитки трубопровода длиной более 4 тыс. км должны были пройти по территории России (от месторождений Ямала через Ухту и Торжок), Белоруссии и Польши в Германию. Строительство начала в 1994 году на территории Германии немецко-российская компания ВИНГАЗ (совместное предприятие Wintershall AG, дочерней структуры немецкого концерна BASF, и «Газпрома»). В 1999 году завершилось строительство польского и первой очереди белорусского отрезка трубопровода, а в 2000-м на экспорт по новой магистрали было поставлено 14 млрд куб. м газа. Его конечной точкой временно стал город Торжок в Тверской области, а строительство российского участка газопровода до Ямала до сих пор не завершено. Впрочем, «Газпром» внес его в список приоритетных проектов и строительство всех объектов планируется завершить в 2011 году.

Падение интереса к строительству трубопровода Ямал—Европа многие аналитики связывают с появлением у «Газпрома» амбициозного и во многом политически мотивированного инвестпроекта, получившего название «Северный поток» (Nord Stream). Он должен пройти по дну Балтийского моря в обход Белоруссии и Польши, которые регулярно предъявляют «Газпрому» претензии экономического и политического характера. Кроме того, по расчетам «Газпрома», эксплуатация нового балтийского газопровода оказывается дешевле, чем трубы Ямал—Европа, и вложенные в проект $6 млрд окупятся уже за первый год работы.

Ресурсной базой для «Северного потока» станет одно из крупнейших в мире Штокмановское газоконденсатное месторождение, расположенное на шельфе Баренцева моря. Проектная мощность газопровода составляет 55 млрд куб. м газа в год. Сухопутный участок (917 км) пройдет по территории России от Грязовца до Выборга, а морской (1198 км) — по дну Балтийского моря до побережья Германии в районе Грайфсвальда с отводом в Швецию.

Одним из камней преткновения, вокруг которого развернулись жаркие дебаты, стал экологический отчет, который компания—оператор газопровода Nord Stream AG (СП «Газпрома» — 51% акций, Wintershall и E.ON Ruhrgas — по 24,5%) подготовила для экологических ведомств всех стран, через акватории которых пройдет «Северный поток»,— России, Германии, Швеции, Дании и Финляндии. Однако из-за бюрократических проволочек и политических игр вокруг проекта его стоимость уже возросла, а сроки запуска — отдалились. На сегодня проект оценивается уже в €7,4 млрд вместо заявленных €6 млрд, а ввод в эксплуатацию первой очереди перенесен с 2010 на 2011 год.

ГАЗОВЫЙ ВСТО В последнее время особое внимание «Газпром» уделил развитию восточного направления в газотранспортной системе. Это сделано в рамках государственной Восточной газовой программы, принятой Минпромэнерго в 2007 году, цель которой — обеспечивать растущие потребности в энергоресурсах Дальневосточного федерального округа и создавать условия для экспорта газа потребителям стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Координатором назначен «Газпром». Планируется, что уже к 2020 году в новых центрах газодобычи — Красноярском, Иркутском, Якутском, Камчатском и Сахалинском — будет добываться порядка 150 млрд куб. м газа.

Начальный этап программы — создание ГТС Сахалин—Хабаровск—Владивосток. 31 июля в торжественных условиях состоялась сварка первого стыка. Протяженность первого пускового комплекса ГТС составит 1350 км, мощность — 6 млрд куб. м газа в год. Ресурсной базой выступит группа газовых месторождений сахалинского шельфа. ГТС будет введена в эксплуатацию в 2011 года, а впоследствии объединится с газопроводом Якутии, причем трасса будет проходить параллельно нефтепроводу Восточная Сибирь—Тихий океан (ВСТО), в связи с чем она уже получила неофициальное название «газовый ВСТО».

Согласно подписанному в конце марта 2006 года между «Газпромом» и CNPC (Китайская национальная нефтяная компания) протоколу о поставках природного газа из России, российский газ будет поступать в КНР по двум маршрутам — западному, из районов традиционной российской газодобычи в Западной Сибири, и восточному — с месторождений острова Сахалин. Первым проектом, реализуемым в рамках достигнутых соглашений, введен газопровод «Алтай». Планируемый годовой объем поставок — 68 млрд куб. м. При этом приоритет пока отдан западному маршруту, рассчитанному на поставки 30 млрд куб. м газа в год. Трубопровод будет продолжен до западного участка российско-китайской границы, где он вольется в китайский трубопровод Запад—Восток, по которому газ дойдет до Шанхая. ■

САМАЯ-САМАЯ

Основной способ транспортировки нефти и газа в России — трубопроводная система, которая позволяет относительно дешево и быстро перепрaвлять энергоресурсы на большие расстояния.

Ее отличительными особенностями, сложившимися еще в советский период, являются монополизация государством почти всех транспортных магистралей и ориентированность на экспортные поставки в Западную Европу.

Российская транспортная инфраструктура — наиболее протяженная в мире. Она интегрирована в транспортную сеть европейских стран через основные магистральные нефте- («Дружба», Балтийская трубопроводная система) и газопроводы (Уренгой—Помары—Ужгород, «Голубой поток», Ямал—Европа). Очевидные преимущества не заслоняют собой ее недостатков, предопределенных государственным монополизмом. К ним относят слабую диверсификацию, ориентированность на экспорт (прежде всего в Европу), медленное реагирование на изменение рыночной конъюнктуры, непредсказуемость системы тарификации и индексации. Именно государственная поддержка позволяет компаниям реализовывать мегапроекты по созданию новых инфраструктурных объектов.

Более 90% добываемой в России нефти транспортируется через системы «Транснефти», которой принадлежит около 50 тыс. км магистральных нефтепроводов, 400 нефтеперекачивающих станций, 1066 резервуаров общей емкостью около 16 млн куб. м. Незначительная доля внутрироссийской транспортировки сырой нефти осуществляется железнодорожным (менее 5%), а также речным и морским транспортом (2–3%). С 2007 года под контролем «Транснефти» также оказалась и перевозка нефтепродуктов, после того как указом президента Владимира Путина в ее состав была передана компания «Транснефтепродукт».

В газовой отрасли транспортным монополистом является «Газпром». Крупнейшая в мире единая система газоснабжения (ЕСГ), принадлежащая «Газпрому», включает 159,5 тыс. км магистральных газопроводов и отводов, 219 компрессорных станций общей мощностью 42 млн кВт и 25 объектов подземного хранения газа. В 2008 году через ЕСГ было прокачано 714,3 млрд куб. м газа, из которых 352,8 млрд куб. м были поставлены российским потребителям, а 251,1 млрд куб. м отправились на экспорт.

ОЛЬГА ХВОСТУНОВА