

О НЕКОТОРЫХ АСПЕКТАХ КИТАЙСКОЙ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ НА КАСПИИ

Севак Саруханян

В последнее время интенсивно начали обсуждать проблему запасов нефти в регионе Каспийского моря, а также вопросы экспорта этой нефти в Китай. Данный вопрос представляет особую важность и для региона Южного Кавказа, так как тем самым уменьшается политическое и экономическое значение трубопровода Баку-Тбилиси-Джейхан, рассматриваемого в 1990-х как основной маршрут транспортировки каспийской нефти. В данной работе особое внимание хотим обратить на участие Китая в реализации проектов создания нефте- и газопроводов из региона Каспийского моря и из Восточной Сибири.

Отметим, что в 2004-м году произошел целый ряд важнейших событий, знаменующих возникновение качественно новых политических и экономических перспектив в регионе:

- В Пекине было подписано соглашение о строительстве нефтепровода Казахстан-Китай (май 2004г.).
- В июле 2004г. на заседании Совета безопасности РФ Президентом РФ В.В.Путиным было сделано заявление об изношенности трубопроводной системы России и о необходимости снизить зависимость от транспортировки нефти через Босфор и Дарданеллы.
- В начале июня 2004г. специальный представитель США по вопросам Каспия Стивен Манн в свою очередь указал на безусловную поддержку правительством США проекта присоединения Казахстана к нефтепроводу Баку-Тбилиси-Джейхан. Комментируя выдвинутый правительством Казахстана проект строительства нефтепровода в Иран для транспортировки северной каспийской нефти, Манн довольно однозначно указал на невозможность поддержки США этого проекта.
- В конце апреля 2004г. *The Financial Times* обратила внимание на то, что российские фирмы стали публиковать возросшие данные о размере нефтегазовых запасов. Так, компания ЮКОС объявила об их увеличении с 11,2 млрд. до 13 млрд. баррелей. ТНК-ВР, в которой подсчеты ведут англо-американские партнеры, ожидает, что ее запасы вырастут с 6,1 млрд. до 9 млрд. баррелей в краткосрочной перспективе и до 30 млрд. – в долгосрочной. Лондонская газета делает вывод: запасы нефти в России могут вырасти до 180 млрд. баррелей против нынешней оценки 60 млрд., предлагаемой авто-

ритетным изданием *BP Statistical Review*, и страна выйдет на второе место в мире после Саудовской Аравии с ее 300 млрд. Дальше – больше. *The Financial Times* цитирует специалиста инвестиционной компании *Brunswick UBS*, который считает, что к концу десятилетия доказанные запасы углеводородов в России превысят нынешний показатель Саудовской Аравии на 50%.

- В свою очередь ЛУКОЙЛ опубликовал данные о своих исследованиях дна российского сектора Каспия, согласно которым, оказывается, что нефти в российском секторе Каспия не меньше, чем в Казахстане.
- В конце апреля 2004г. официально был введен в эксплуатацию трубопровод Нека-Рэй, связавший иранский порт на Каспийском море с перерабатывающим заводом под Тегераном. Начальная пропускная способность трубопровода составляет 8,5 млн. тонн, а проектная – 25 млн. тонн нефти в год. Трубопровод Нека-Рэй представляет собой техническое выражение проекта *CROSS* – замещения нефти Каспийского региона иранской при поставках сырья на мировые рынки. Этот проект предусматривает получение Тегераном импортного сырья для своих нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ) на севере страны и предоставление продавцу аналогичного объема собственной нефти в Персидском заливе для продажи. В рамках замещения Иран взимает с поставщика комиссию в зависимости от качества предоставленной нефти. Интерес Тегерана состоит в получении сборов от замещения и избавления от затрат на доставку собственной нефти из южных месторождений к северным НПЗ.

Особо значимым, на наш взгляд, являются китайско-казахстанские соглашения о сотрудничестве в нефте-газовой отрасли. Быстрорастущая экономика КНР испытывает серьезный дефицит энергоносителей. В прошлом году страна импортировала рекордное количество сырой нефти – более 83 млн. тонн, что на 31% превышает показатель 2002 года. При этом спрос продолжает расти: в прошлом году он увеличился на 10% и составил 252 млн. тонн, из которых сам Китай произвел лишь 169 млн. тонн. По прогнозам экспертов, к 2020 году потребность страны в нефти может достичь 400 млн. тонн в год. Главной причиной роста потребности в трубопроводах является высокий спрос на энергию в Китае. Пекин выражает все большую озабоченность в связи со стремительным ростом спроса, который вызывается быстрыми темпами индустриализации. В 2004 году в Китае наблюдалась нехватка энергии, что привело к частичным и полным отключениям электроэнергии. В итоге энергетическая безопасность стала одним из главных пунктов повестки дня в работе правительства Китая.

Укажем, что сегодня 60% импортируемой Китаем нефти имеет ближневосточное происхождение. По данным “*International Energy Outlook*” этот показатель к 2020-му году может вырасти до 91%, что говорит о почти полной зависимости китайской экономики от ближневосточной нефти, не говоря уже о возможной будущей зависимости от государства или государств, контролирующих эту (ближневосточную) нефть. Для сравнения укажем, что в нефтяном импорте стран Северной Америки ближневосточная нефть составляет только 20%.

Учитывая все вышеизложенное, а также перспективу возможной зависимости от военного присутствия США на Ближнем Востоке, Пекин активно ищет поставщиков сырья.

Большие надежды китайское правительство возлагало на строительство нефтепровода из Восточной Сибири мощностью до 30 млн. тонн в год. Планировалось, что по ней, главным образом, будет транспортироваться нефть ЮКОСа. В мае 2002 года в Москве завершились переговоры руководства ЮКОСа и Китайской национальной нефтяной компании (CNPC) по проекту строительства нефтепровода Россия-Китай. На переговорах китайская сторона выразила готовность кредитовать сооружение российского участка нефтепровода. Кредитное финансирование должно было составить не менее 50% общего объема инвестиций по проекту, точный объем кредитов будет определен дополнительно. Одним из источников возврата кредита должна была стать инвестиционная составляющая в тарифной выручке за прокачку нефти по трубопроводу на территории России. CNPC также выразила готовность гарантировать закупку поставляемой по трубопроводу нефти в объеме 30 млн. тонн в год в период 2010-2030 гг. Общая стоимость проекта оценивалась в \$1,7 млрд.

Однако банкротство ЮКОСа, а также покупка государственной компанией «Роснефть» пакета акций «Юганснефтегаза», выбили ЮКОС из борьбы за китайскую нефть¹.

Если переговоры с Россией к значимым результатам не привели, то переговоры Китая с Казахстаном весной 2004-го увенчались успехом. В мае 2004 года в Пекине Китайская национальная нефтяная корпорация и казахстанская компания «КазМунайГаз» подписали соглашение о строительстве нефтепровода Атасу-Алашанькоу.

Трубопровод длиной более 1,2 тыс. км. станет осуществлением второй части проекта по транспортировке в КНР нефти с месторождений Каспийского моря и Западного Казахста-

¹ Очевидно, что сегодня основным переговорщиком с российской стороны с китайской CNPC по вопросу строительства нефтепровода Восточная Сибирь-Китай будет выступать уже 100-процентно государственная компания «Роснефть». Учитывая достаточно высокий уровень российско-китайских межгосударственных отношений, государственные компании «Роснефть» и CNPC имеют большой шанс на подписание соответствующего соглашения.

на. Новый нефтепровод, наряду с Баку-Джейхан, призван стать одной из мощных альтернатив российскому маршруту транспортировки казахстанской нефти.

В российской деловой прессе, а также в бизнес-аналитике на подписание соглашения в рамках визита в Китай Президента Казахстана Нурсултана Назарбаева отреагировали очень живо. В статье «Казахстан обыграл Россию на Востоке» говорится следующее: «российские производители нефти, работающие в Западной Сибири, действительно заинтересованы в экспорте нефти в Китай по трубопроводу Атасу-Алашанькоу». По данным автора данной цитаты, аналитика нефтегазового агентства *Argus* Михаила Перфилова, планируется, что российские производители нефти займут около половины мощностей этого нефтепровода.

Строительство трубопровода Атасу-Алашанькоу обойдется приблизительно в 800 млн. долларов. Строительство началось осенью 2004г. и завершится приблизительно к декабрю 2005 года. Практически после подписания соглашения о строительстве, *CNPC* неофициально выразила готовность финансировать строительство полностью, однако пока источники финансирования формально до конца не определены. Рассматриваются варианты финансирования проекта из заемных средств под гарантии *CNPC*, а также возможность бюджетных инвестиций Казахстана в размере 200-250 млн. долларов. Разногласия по поводу финансирования строительства, по мнению того же Перфилова, «связаны с желанием Казахстана получить контрольный пакет в компании, которая будет оператором трубопровода».

Нефтепровод Атасу-Алашанькоу станет реализацией второй части проекта по транспортировке каспийской и западно-казахстанской нефти в Китай. Первая часть проекта была осуществлена в 2003-м году, когда было завершено строительство нефтепровода Кенкияк-Атырау, который пока работает в реверсном режиме. Казахстан и КНР рассчитывают построить нефтепровод Кенкияк-Кумколь, который завершит проект Западный Казахстан-Китай, лишь после окончания строительства трубопровода Атасу-Алашанькоу, однако конкретных сроков не называют.

Китай рассчитывает, что нефтепровод Атасу-Алашанькоу, по крайней мере до завершения строительства трубы от Кенкияка до Кумколя, будет использоваться для транспортировки в Китай нефти с месторождений близ Кумколя и из России. Президент «КазМунайГаза» Узакбай Карабалин считает, что «российские компании заинтересованы транспортировать свою нефть через Казахстан в Китай, используя для этого мощности нефтепровода Омск-Павлодар-Шымкент-Туркменабад» (он напрямую соединен с магистральными трубопроводами «Транснефти»).

Однако вице-президент «Транснефти» Сергей Григорьев, сообщив, что Казахстан предлагал российской нефтетранспортной монополии подумать об использовании нового маршрута экспорта нефти в Китай, заявил следующее: «Пока с нашей стороны интереса к этому проекту нет, и мы им никакого ответа не давали». В Правительстве Казахстана выразили понимание высказанной российской монополией позиции, сказав, что Казахстан и Китай пока не делали России конкретных предложений, поскольку еще не договорились о формуле цены поставляемой нефти, а также о тарифах на ее транспортировку.

Но Пекин параллельно проводил переговоры о строительстве трубопровода из Казахстана. Первоначальная мощность ветки Атасу-Алашанькоу составит 10 млн. тонн нефти в год, а затем она должна быть расширена до 30 млн. тонн нефти в год, что в точности повторяет несостоявшийся российский проект.

Во время встречи с лидером Китая Ху Цзиньтао Н.Назарбаев заявил: «Россия могла бы использовать этот нефтепровод (Атасу-Алашанькоу) для увеличения поставок российской нефти в Китай». Для этого, по словам казахстанского Президента, нужно задействовать построенный еще в конце 80-х годов нефтепровод из Омска в Чарджоу, который проходит по территории Казахстана и Узбекистана и заканчивается в Туркмении. Одним из пунктов, который пересекает нефтепровод, является поселок Атасу – начальная точка строительства трубы в Китай. Как отмечает российский эксперт М. Перфилов, мощность нефтепровода из Омска до Чарджоу составляет около 30 млн. тонн нефти в год, при этом со стороны России по нему прокачивается лишь около 2,7 млн. тонн, так что предложения казахской стороны выгодны для российских нефтяников.

Поскольку Казахстан намерен к 2015 году утроить добычу нефти до 150 млн. тонн и в связи с увеличением производства нефти увеличить добычу газа до 80 млрд. кубометров в год, то, по мнению казахстанского президента, это сырье «через российскую трубу Казахстан мог бы транспортировать в Западную Европу в рамках обязательств перед европейскими партнерами». Н.Назарбаев также считает, что одновременно со строительством нефтепровода можно было бы «параллельно построить газопровод для поставок тюменского газа в Китай». Однако в «Газпроме» отмечают, что сейчас через совместное предприятие «Казроsgаз» Казахстан экспортирует свой газ на Омский ГПЗ и в Европу (всего около 6,5 млрд. Кубометров) и в концерне считают «эту схему вполне работоспособной».

Добыча нефти в Казахстане	
Год	Млн. тонн
2003	52
2004	58
2005	67
2015	150

Иными словами, делиться газовым экспортом Россия вряд ли намерена. Как считает аналитик ИК «Тройка Диалог» Валерий Нестеров, «Россия скорее заинтересована в том, чтобы покупать казахский газ, так что своего рода «обмен», предлагаемый Казахстаном, выгоден для нефтяников, но невыгоден для газовиков».

Китай же начинает занимать особо выгодное положение в реализации нефтяных проектов. Китайские компании стараются активно и разнообразно расширить свое присутствие в нефтяной отрасли Каспийского региона. Так, в середине июня 2004г. главный китайский нефтяной игрок – *China National Petroleum Corp. (CNPC)* и Национальная холдинговая компания «Узбекнефтегаз» заключили соглашение о совместных поисково-разведочных работах в Узбекистане. Перспективные запасы жидких углеводородов и газа оцениваются здешними геологами в 8 млрд. тонн нефтяного эквивалента.

Примерно в это же время китайская *Great Wall Drilling Company* подрядилась бурить скважины для канадской *CanArgo Energy Corporation* на нефтяном месторождении Манави в Грузии. *A Sheng Li Oil*, дочка китайской нефтехимической корпорации *CINOPEC*, начала разведку углеводородов в Алайской долине Киргизии, где рассчитывает обнаружить не менее 50 млн. тонн нефтяного эквивалента.

В том же июне *Sheng Li* подписала с Государственной нефтяной компанией Азербайджанской Республики (ГНКАР) соглашение о разделе продукции. Китайцы, действующие в составе компании *Noble Sky* вместе с зарегистрированной в Дубае азербайджанской *Middle East Petroleum*, договорились о разведке, реабилитации, разработке и разделе продукции на сухопутном месторождении Гарачухур. Эксперты ГНКАР утверждают, что в его недрах осталось 5,65 млн. тонн нефти.

Следует отметить, что китайские компании независимо от формы собственности всегда согласовывают свои действия с национальными правительственными агентствами. Поэтому их контракты выражают общий государственный курс Китая в отношении нефтяных перспектив Каспийского региона и прилегающих к нему стран Кавказа и Средней Азии.

Из вышеизложенного следуют следующие выводы:

1. Китайские инвесторы становятся все более мощной и амбициозной силой в Каспийском регионе. Они начали в конце 1990-х годов с ежегодных нефтяных инвестиций в несколько десятков миллионов долларов, но сейчас близки к уровню в полмиллиарда за счет большого числа проектов.
2. Активность Китая растет по мере роста китайского импорта. Очевидно, что китайцы, намеренные строить трубопровод от берега Каспийского моря в Синьцзян, будут инициировать все новые и новые проекты в Средней Азии и на Южном Кавказе.
3. И, наконец, политическое и экономическое значение Баку-Тбилиси-Джейхан по мере активизации Китая в энергетическом секторе Центральной Азии и Южного Кавказа уменьшается.