

6

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ

Нефть

ИЮНЬ 1999

РОССИИ

**Потеплеет ли
инвестиционный
климат
в России?**



**Ближний восток
Северная Африка:
риски
и перспективы**



**Нефтяная отрасль
накануне
«большого
передела»**



**Нефти
Нижней Волги -
50 лет**



**Свои АЗС
среди чужих,
чужие
среди своих**



**В тени
великого поэта...**



НАМ - 5 ЛЕТ!



Каспийская нефть

В поисках рынков?

В поисках капитала?

В ожидании высоких цен!*



**Андрей КОНОПЛЯНИК,
Антон ЛОБЖАНИДЗЕ**

3. Издержки добычи каспийской нефти

Единственным известным нам источником, наиболее полно обобщившим данные о некоторых экономических показателях освоения отдельных каспийских проектов в азербайджанском и казахстанском секторах, является уже упоминавшийся ранее доклад МЭА. Однако в нем определены только примерные удельные капиталовложения на единицу «пиковой мощности» (уровня максимальной добычи) по основным нефтегазовым проектам, которые в среднем по азербайджанским месторождениям составляют 535-625 тыс. долларов за т в год (10,7-12,5 тыс. долларов за баррель в сутки), а по казахстанским - 600-715 тыс. долларов за т в год (12,0-14,3 тыс. долларов за бар-

рель в сутки) производственных мощностей по добыче в расчете на уровень максимальной добычи. Уровни издержек добычи нефти по каспийским месторождениям в докладе МЭА не рассчитаны.

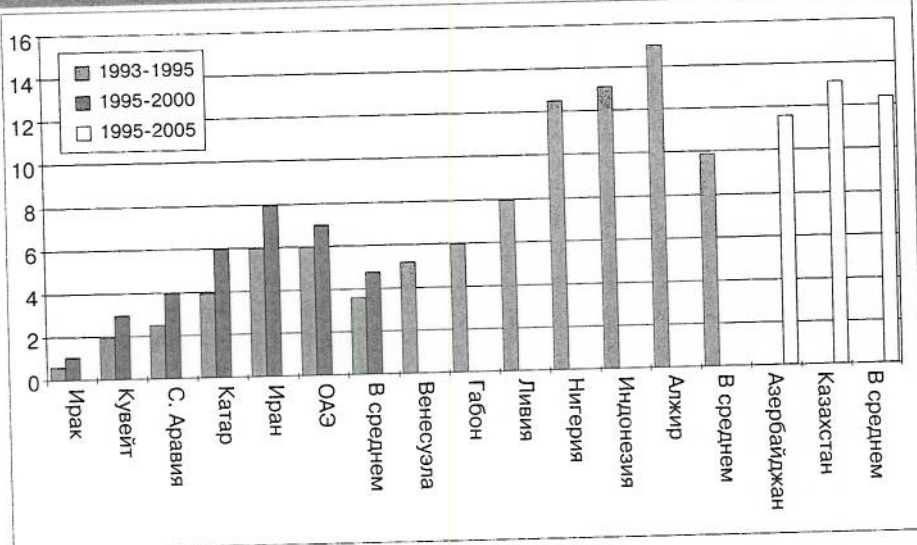
Однако данные МЭА об удельных капиталовложениях в добычу каспийской нефти дают возможность сравнить их с аналогичными данными по другим нефтедобывающим странам, в частности с результатами расчетов лондонского Центра Глобальных Энергетических Исследований (ЦГЭИ, цитируется по данным МЭА), выполненных в отношении государств ОПЕК (рис. 3). Из данных этого рисунка следует, что удельные капиталовложения на прирост 1 барреля в день (или 1 т в год) пиковой мощности (то есть в расчете на уровень максимальной добычи) на Каспии в принципе сопоставимы с аналогичными опековскими показателями: средние по Каспию, они в 2,5 раза превышают усредненные по шести основным нефтедобывающим государствам ОПЕК, но всего примерно на четверть - средние для остальных государств ОПЕК. Указанные удельные капиталов-

ложения в Азербайджане и Казахстане находятся на уровне Нигерии, Индонезии, Алжира.

Статистика расчетных издержек добычи нефти по каспийским месторождениям до сих пор отсутствует, поэтому мы оценили примерный их уровень в этом регионе самостоятельно. Данные по необходимым инвестициям в отдельные проекты, как правило, имеются в специализированной периодической печати. Нашей задачей было систематизировать эти оценки и отсеять очевидно недостоверные из них. Принимая для простоты соотношение между капитальными и эксплуатационными затратами за полный срок разработки месторождения равным 1:2 (по аналогии с данными, полученными нами для современных морских проектов, например, для проекта «Сахалин-2»), нами были рассчитаны суммарные затраты за весь срок эксплуатации каспийских месторождений. Распределяя полученные значения суммарных издержек по годам (считая, что период эксплуатации составляет 30 лет), дисконтируя их по ставке 10% и соотнося соответствующими значениями до-

* Продолжение статьи, подготовленной на основе книги А.Конопляника (при участии А.Лобжанидзе) «Каспийская нефть на Евразийском перекрестке. Предварительный анализ экономических перспектив». Начало в № 5, 1999 г.

Рис. 3. Удельные капиталовложения на создание мощностей по добыче нефти в странах ОПЕК (по оценке ЦГЭИ) и на Каспии (по оценке МЭА), тыс. долларов за баррель в сутки пиковой мощности



занных извлекаемых запасов, получаем следующие значения расчетных издержек добычи каспийской нефти (средних приведенных издержек за полный срок разработки месторождения - аналога используемой в международном нефтяном бизнесе категории full-cycle costs):

- 19 долларов за т для Азербайджана (в расчет принимались данные по месторождениям Азери-Чираг-Гюнешли, Шах-Дениз, Карабах и Дан Улдузу-Ашрафи - еще до самороспуска операционных консорциумов по двум последним проектам);

- 27 долларов за т для Казахстана (в расчет принимались данные по месторождению Тенгиз).

В качестве базы для сравнения мы взяли оценку уровня издержек по добыче нефти из новых месторождений в различных странах, выполненную Томасом Штауффером³ - пожалуй, наиболее детальную из последних известных нам оценок full-cycle costs. Сопоставление данных показало, что по уровню издержек добычи нефти государства Каспийского региона существенно уступают всем ближневосточным странам ОПЕК, находясь примерно на уровне ближневосточных государств ОПЕК, и характеризуются более низкими издержками (на условиях ф.о.б.), чем новые российские нефтяные проекты (рис. 4).

Однако расчеты издержек добычи не дают ответа на главный вопрос при определении конкурентоспособности каспийской нефти: а будет ли она де-

³ Stauffer Thomas. Indicators of Crude Oil Production Costs: The Gulf versus Non-OPEC Sources. - International Research Center for Energy and Economic Development, Occasional Paper No. 19, Boulder, Colorado, 1993.

Рис. 4. Примерный уровень издержек добычи нефти в различных районах земного шара и на Каспии



шевле или дороже конкурентных сортов на условиях с.и.ф., то есть у потребителя. Для этого необходимо рассчитать транспортную составляющую в издержках. Это позволит выяснить, возможно ли будет осуществлять поставки нефти из каспийского региона на наиболее перспективные азиатские рынки либо ограничения, налагаемые экономикой транспортировки каспийской нефти, допускают возможность ее экспорта только в западном направлении.

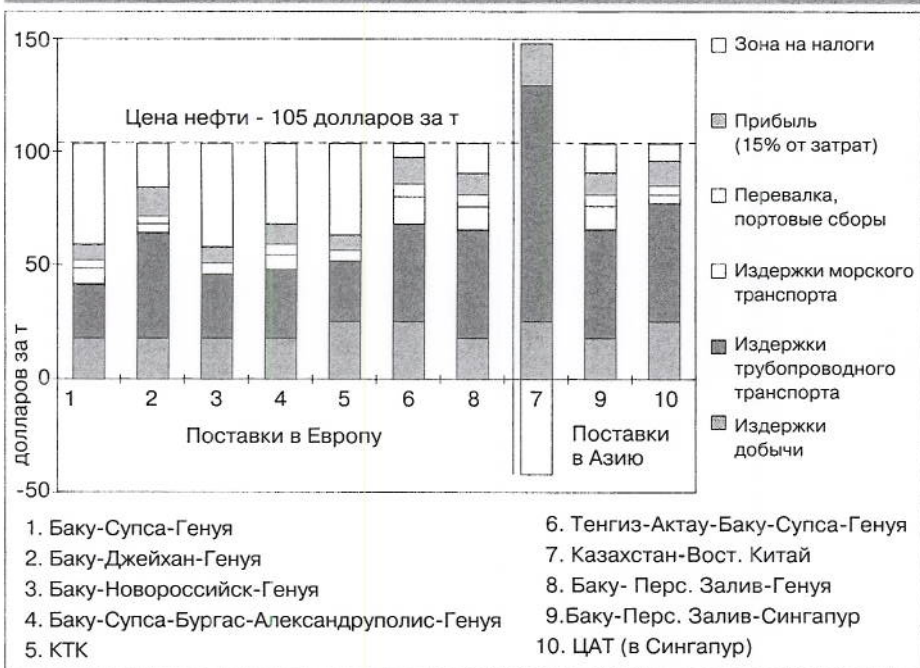
4. «Цены отсечения» каспийской нефти по направлениям поставок

Проведенные нами расчеты «цены отсечения» каспийской нефти, добываемой в секторах различных стран, позволяют примерно оценить общий уровень издержек ее производства и транспортировки различными маршрутами на рынки Европы и Азии. В понятие «цена отсечения» при различных вариантах добычи и транспортировки не включена налоговая составляющая в цене, но включена, помимо совокупности издержек, связанных с добычей и транспортировкой, норма рентабельности, равная 15% (рис. 5).

Расчеты показали, что наименьшей в Западной Европе оказывается «цена отсечения» в случае экспорта азербайджанской нефти по маршруту Баку-Новороссийск, на втором месте - по маршруту Баку-Супса (разница в 1 доллар за т, или менее 2% от уровня «цены отсечения», что означает равную экономичность указанных двух маршрутов, правда, только по издержкам, без учета различающихся налогов в Азербайджане, Грузии и России), затем идет казахстанская нефть с поставкой по маршруту КТК. Все три указанных маршрута поставки каспийской нефти в Западную Европу через черноморские терминалы являются более конкурентоспособными, чем маршрут Баку-Джейхан как при использовании турецких проливов (более дешевый вариант), так и в случае строительства «обходного» трубопровода Бургас-Александрополис (более дорогой вариант).

При сохранении в ближайшие годы диапазона колебаний цен на нефть в пределах 10-15 долларов за баррель,

Рис.5. Структура цены СИФ нефти отдельных каспийских государств на европейском и азиатском рынках в зависимости от маршрутов доставки



или 75-110 долларов за т (вариант, к которому склоняется все большее число экономистов), то есть на существенно более низком уровне, чем существовавший на рынке до устойчивого их снижения в 1997-1998 гг., очевидно непроходным по экономическим соображениям становится проект использования транскаспийского нефтепровода для поставки в Западную Европу казахстанской нефти вне зависимости от того, на какие налоговые льготы инвесторам готовы будут пойти принимающие государства.

Более чем сомнительной при указанном уровне цен является экономическая целесообразность маршрута на Джейхан: «ценовая ниша», остающаяся на долю налогов и сборов добывающей страны (Азербайджана) и всех государств по трассе нефтепровода (Грузия, Турция), составляет около 10 долларов за т, что потребует для его реализации повсеместного введения режима чрезвычайно высоких налоговых льгот и пониженных тарифов за прокачку нефти. Однако основной экономической целью прокладки нефтепровода на Джейхан как раз и является борьба за транзитные доходы от перекачки нефти. Захотят ли потенциальные транзитные страны терять эти неполученные пока доходы (об очевидной заинтересованности нефтяных компаний идти, при прочих равных условиях, по наиболее дешевому маршруту - с точки зрения финансовых издержек, учитывающих многочисленные инвестиционные риски - говорить, думаю, не приходится)?

С другой стороны, снижение тарифов на прокачку (для введения «цены отсечения» под планку цен на нефть) может резко сократить возможности по финансированию проекта Баку-Джейхан, поскольку удлинит сроки его окупаемости и тем самым, скорее всего, выведет этот проект с рынка проектного финансирования (то есть с деполитизированного, а значит широкомасштабного, рынка частных инвестиций, с рынка коммерческих финансов) на рынок ограниченных государственных финансов заинтересованных стран и (возможно) некоторых (прежде всего, региональных) международных финансовых институтов.

В этой связи возникает ряд вопросов. Каким образом отказ от проектного финансирования (в случае невозможности его организации) и обращение к государственным финансам стран-участниц проекта (либо в форме прямого участия государства в финансировании проекта за счет бюджетных средств, либо в форме предоставления государственных гарантий) ухудшит сальдо текущих операций платежного баланса этих стран, в частности, по статье «баланс инвестиционных доходов»? Насколько могут оказаться ухудшенными бюджетные параметры, в первую очередь в таких, например, странах, как Азербайджан и Грузия, которые должны следовать рекомендациям МВФ и держать эти параметры в определенных рамках для получения экономической поддержки от международных финансовых институтов?

Уровень «цены отсечения» каспийской нефти при ее поставках в Азию южными маршрутами (рис. 5) при сегод-

няшнем уровне цен на нефть оставляет весьма незначительную нишу в этой цене для налогов. Однако в случае поставки «черного золота» на этот емкий (даже с учетом сокращения ожидаемого прироста спроса в регионе вследствие переоценки прогнозов под воздействием азиатского финансового кризиса) рынок отсутствует явная угроза его затоваривания, следовательно - опасность снижения цен от переизбытка предложения. А значит, сохраняется высокая вероятность наличия положительного «ценового зазора» между уровнем цен на нефть на азиатском рынке и уровнем «цены отсечения» каспийской нефти при ее поставках на этот рынок, особенно если будут найдены способы уменьшения капиталоемкости транспортировки каспийской нефти в Азию.

Таким образом, экономические факторы привязывают Каспий к европейскому рынку. Но, как было показано выше, реализация «западноевропейского» сценария будет способствовать закреплению на мировом рынке нефти на долгое время неблагоприятной ценовой конъюнктуры. В этой ситуации не представляется случайным замедление темпов освоения каспийских месторождений - вероятно, западные нефтяные компании стремятся отложить их ввод на более поздний срок, ближе к тому времени, когда добыча на Северном море начнет сокращаться. В этом случае выход каспийской нефти на западноевропейский рынок будет более гармоничным, хотя все равно создающим многочисленные проблемы для производителей, связанные с избытком предложения.

5. Направления поставок: возможные сценарии развязок

С экономической точки зрения, реальной развязкой описанной коллизии могли бы стать следующие два сценария, требующие дальнейшей проработки:

1) вывод каспийской нефти на рынки стран Центральной Европы и Черноморского бассейна для того, чтобы сократить избыточные поставки в Западную Европу. В этом случае оказываются дополнительно востребованными маршруты поставки каспийской нефти, проходящие через черноморские терминалы и не выходящие за пределы акватории Черного моря. Попутно это может полностью решить «проблему Босфора», которая, с одной стороны, все больше преподносится заинтересованными кругами в качестве основного аргумента в пользу маршрута Баку-Джейхан и против маршрутов на Новороссийск и на Супсу - с другой;

2) вывод каспийской нефти на азиатский рынок, то есть туда, где потенци-

альная емкость рынка может поглотить поставки нефти и из стран Ближнего и Среднего Востока, и с Каспия, и с российского Дальнего Востока, минимизируя при этом протяженность плеча прокладки трансконтинентальных трубопроводов. С этой точки зрения, поставки каспийской нефти в Азию могут осуществляться:

а) в южном направлении через Ирак и Иран на терминалы в Персидском заливе с дальнейшей ее поставкой танкерами в Южную и Юго-Восточную Азию. Как видно из данных рисунка 5, с экономической точки зрения, этот маршрут может оказаться приемлемым даже по самому капиталоемкому варианту его осуществления - в случае строительства транзитного трубопровода от месторождений Каспия до терминалов в Персидском заливе. Однако, как минимум, на первом этапе этот сценарий может быть реализован наименее капиталоемким - по сравнению со строительством транзитного трубопровода - путем: за счет использования «сделок замещения» (т.н. swaps). Первый шаг на этом пути уже сделан: в ходе состоявшегося в апреле с.г. визита представительной российской делегации в Иран были проведены переговоры о поставках российской нефти на НПЗ северного Ирана, в счет которых Иран будет отгружать эквивалентные количества своей нефти с южных терминалов страны для погашения соответствующих экспортных обязательств российских компаний. Сделки замещения предпочтительнее прокладки транзитных трубопроводов и по следующей причине: и Иран, и Ирак (в перспективе, после отмены санкций) являются крупными нефтеэкспортерами. В случае прокладки через их территории транзитных трубопроводов эти страны будут испытывать мощный конфликт интересов в случае ухудшения нефтяной конъюнктуры и падения спроса на нефть: что сокращать в первую очередь - прокачку транзитной нефти в рамках принятых обязательств или собственные добычу и экспорт? То есть, что для этих стран окажется более значимым: международные контрактные обязательства или собственные экономические интересы? Ответ на этот вопрос неочевиден, тем более, что обе ближневосточные страны не являются сторонами Договора к Энергетической Хартии, в рамках которого, помимо прочего, предприняты попытки обеспечить для транзитных поставок энергоресурсов правовые гарантии недискриминационного режима, в соответствии с которыми контрактные транзитные поставки каспийской нефти были бы защищены от возможных посягательств со стороны

самой страны транзита (проблема, аналогичная несанкционированным отборам российского газа Украиной при экспортных поставках через ее территорию). Сделки «своп» в силу особого внутреннего механизма их осуществления такой угрозы лишены;

б) из Казахстана в Китай в рамках схемы замещения российской нефтью из Западной Сибири (схема «тройного свопа»). Логика замещения обязательств сторон в этом случае может быть следующей: Россия замещает поставки своей западносибирской нефти обязательства Казахстана по контракту с КННК, увводя соответствующие количества своей нефти с западноевропейского рынка (улучшая его конъюнктуру и экономя на разнице в транспортных расходах); Казахстан, со своей стороны, на указанную величину поставляет по КТК дополнительные количества нефти на экспорт в Западную Европу (загружая трубу и улучшая ее экономику - например, переориентируя таким образом в западном направлении законтракованные КННК в СУАР Китая поставки нефти Кумколя и Узени) и получает плату за транзит российской нефти в Китай, который, в свою очередь, тоже ничего не теряет, но получает возможность начать импортные поставки по контракту КННК-Казахстан в более ранние сроки за счет более ранних поставок российской нефти, поскольку достройка недостающей транспортной инфраструктуры для поставки в СУАР Китая российской нефти обойдется дешевле и может быть

осуществлена в более короткие сроки, чем достройка аналогичной инфраструктуры с упомянутых казахстанских месторождений КННК. Имеются и другие преимущества указанной схемы, которая в чистом виде представляет ситуацию, когда в выигрыше оказываются все участвующие стороны.

6. Спрос на инвестиции: основные сценарии

Проведенные нами расчеты показали, что совокупный уровень спроса на инвестиции только в первую фазу освоения каспийской нефти может составить не менее 60-70 млрд долларов (отметим: речь идет о «нижней планке» уровня инвестиционного спроса Каспийского региона, поскольку мы проводили наши расчеты не для всей совокупности каспийских проектов и только для двух каспийских государств). При этом более 80% указанных средств будут направлены в добычу каспийской нефти (примерно равными долями в азербайджанский и казахстанский сектора), остальное - в системы ее транспортировки. Указанный инвестиционный спрос примерно на треть превышает конкурентный каспийскому спрос на инвестиции со стороны двух важных групп новых российских проектов: в Тимано-Печоре и на Сахалине (табл. 3).

Вопрос о перспективах удовлетворения инвестиционного спроса следует рассматривать в двух плоскостях: с одной стороны, необходимо оценить

Табл. 3. Расчетные уровни совокупного спроса на инвестиции в добычу и транспортировку нефти Каспия и конкурентных российских проектов, млрд долларов (основные сценарии)

Показатели	Сценарий 1	Сценарий 2
КАСПИЙ		
Добыча, в с е г о	54,5	54,5
В том числе:		
Азербайджан	26,5	26,5
Казахстан	28,0	28,0
Транспортировка, в с е г о	7,8	14,7
В том числе:		
Азербайджан	5,1	5,1
Казахстан	2,7	9,6
Добыча плюс транспортировка, в с е г о	62,3	69,2
В том числе:		
Азербайджан	31,6	31,6
Казахстан	30,7	37,6
РОССИЯ (новые конкурентные проекты)		
Добыча	39,0	39,0
Транспортировка	3,0	3,0
Добыча плюс транспортировка	42,0	42,0
КАСПИЙ плюс РОССИЯ (новые конкурентные проекты)		
Добыча	93,5	93,5
Транспортировка	10,8	17,7
Добыча плюс транспортировка	104,3	111,2

перспективы удовлетворения совокупного спроса на инвестиции (исходя из среднегодовых его значений) и, с другой стороны, - перспективы прохождения пикового инвестиционного спроса в освоение каспийской нефти (исходя из реальной динамики инвестиционного спроса, обусловленной характеристиками конкретных проектов).

Совокупный инвестиционный спрос.

В первой половине-середине 90-х годов инвестиции в разведку, разработку и добычу нефти в мире составляли в среднем 80 млрд долларов ежегодно. В соответствии с исследованием перспектив финансирования мировой энергетики, выполненным под эгидой Мирового Энергетического Совета (МИРЭС)¹, уровень капиталовложений в указанные сферы нефтяного бизнеса в период 1996-2001 гг. составит 100-120 млрд долларов в год, или 600 млрд долларов в целом за пятилетний период. При этом «инвестиционная ниша» для Каспия, в пределах которой он может вести конкурентную борьбу с другими государствами-претендентами на капиталовложения в нефтяную отрасль (в частности, с новыми российскими проектами - в Тимано-Печоре, на Сахалине и т.д.), по нашему мнению, составит более 450 млрд долларов за пять лет.

Это - прогнозируемый объем «открытого» (конкурентного) сегмента рынка инвестиций в мировую нефтедобывающую промышленность, складывающийся из 400 млрд долларов капиталовложений международных нефтяных компаний и 50 млрд долларов инвестиций государственных нефтяных компаний (что составляет примерно половину совокупного инвестиционного предложения последних). Остальные 150 млрд долларов, из которых 100 млрд приходятся на инвестиции государств-членов ОПЕК, составляют «закрывающую» (неконкурентную) зону рынка инвестиций для мировой нефтедобычи, используемых странами-донорами для бюджетного самофинансирования расположенных на собственной территории нефтедобывающих проектов, как правило, через национальные нефтяные компании (инвестиции которых в основном и формируют эту часть рынка). Следовательно, данный сегмент инвестиционного рынка недостижим для негосударственного финансирования каспийских проектов.

Если оценивать перспективы удовлетворения совокупного спроса на инвестиции в каспийскую нефть в целом за период, то доля региона в мировом объеме капиталовложений в разведку, раз-

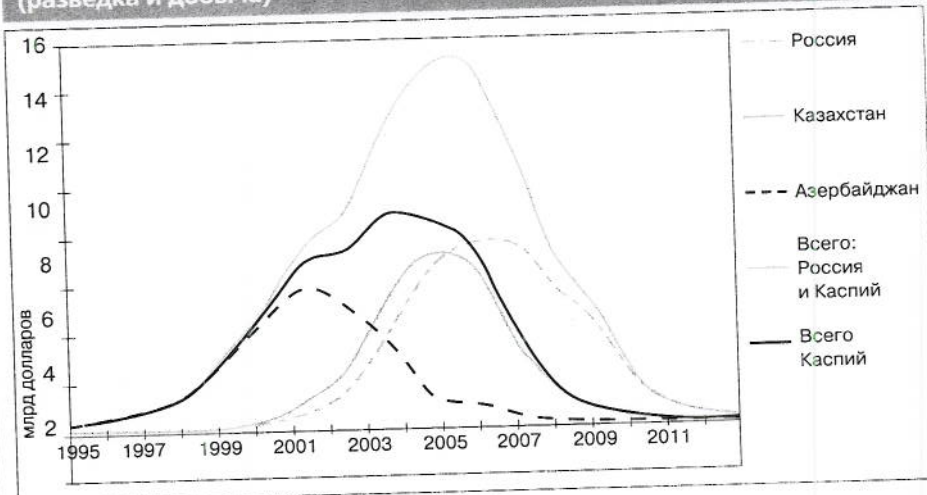
работку и добычу нефти (т.н. upstream) - без транспортировки - может составить порядка 7-8% (суммарная продолжительность инвестиционного цикла по освоению каспийской нефти составляет примерно 10 лет, таким образом, 60-70 млрд долларов необходимо соотносить с величиной ожидаемых капиталовложений в мировую нефтедобычу, в рамках которых будут изыскиваться инвестиции для финансирования освоения Каспия за десятилетний период, то есть примерно с 900 млрд долларов). Эта доля почти в три раза превышает долю всех стран каспийского региона в мировых доказанных извлекаемых запасах нефти. А такое соотношение уже существенно, на наш взгляд, ограничивает перспективы организации проектного финансирования освоения каспийских месторождений, поскольку означает, что возможности обеспечения привлекаемых заемных средств за счет внутренних ресурсов самого проекта составляют всего порядка 1/3, исходя из естественного стремления международных нефтяных компаний

Пиковый инвестиционный спрос.

Как известно, проблема «прохождения пиков» является одной из наиболее трудных экономических задач. Пик инвестиций в первую фазу освоения каспийской нефти придется на начало-середину следующего десятилетия.

На рис. 6 представлены результаты расчетов динамики спроса на инвестиции в новые проекты по добыче нефти на Каспии и в конкурентные проекты в России (Тимано-Печора и Сахалин), в соответствии с которыми пик инвестиционного спроса на разработку и добычу нефти в Азербайджане (первая фаза) приходится на 2001 г. (6 млрд долларов в год), в Казахстане - на 2004 г. (7 млрд долларов в год). Общий пик спроса на инвестиции в добычу на Каспии приходится на 2003-2004 гг. Расчетная величина пикового спроса составляет 8-9 млрд долларов, что эквивалентно 10-11% от фактического годового объема капиталовложений в мировую нефтедобычу (upstream) в 90-е годы, или около 10% от ожидаемого в ближайшей перспективе годового объе-

Рис. 6. Динамика спроса на инвестиции в новые нефтяные проекты в СНГ (разведка и добыча)



проводить сбалансированную политику капиталовложений в разные регионы для уравнивания рисков и ожидаемых доходов в целом по компании. Иначе говоря, в целях оптимизации рисков финансирования, осуществляемого нефтяными компаниями в основном за счет заемных средств, доля региона в мировых капиталовложениях не должна существенно отличаться от его доли в мировых доказанных запасах (Еще раз напомним, что величина доказанных извлекаемых запасов месторождения эквивалентна накопленной добыче за весь срок реализации проекта, которая - плюс право пользования недрами - в свою очередь может быть использована в качестве наиболее ликвидного актива для обеспечения привлекаемых для освоения этого месторождения кредитных ресурсов).

ма инвестиций в мировую нефтедобычу (80-90 млрд долларов в год), в пределах которой может происходить конкурентная борьба между основными нефтедобывающими странами за капиталовложения. Это еще больше увеличивает разрыв между долей региона в мировых доказанных запасах (то есть в будущей накопленной добыче) и в мировых инвестициях в разведку и добычу нефти, то есть еще больше утяжеляет параметры и ухудшает перспективы привлечения проектного финансирования нефтедобычи на Каспии в расчетных масштабах.

По мере замедления (отсрочек) с началом реализации проектов по вводу в разработку новых каспийских месторождений пиковые значения совокупных уровней спроса на инвестиции в освоение Каспия будут несколько снижать-

¹ Financing the Global Energy Sector: The Task Ahead. World Energy Council, London, 1997, November 1997, 146 pp.

ся, облегчая (относительно удешевляя) обеспечение финансирования каспийских нефтяных проектов.

Расчеты показали, что инвестиции в транспортировку в целом по Каспию не будут существенно увеличивать уровни «пиковых значений» совокупного (добыча плюс транспортировка) спроса на инвестиции. Однако, если такая проблема в рамках рассмотренных сценариев не стоит перед Казахстаном (инвестиции в транспортировку осуществляются раньше, чем наступает пик инвестиционного спроса в добычу), то для Азербайджана эта проблема весьма существенна, поскольку фаза инвестирования в транспортные схемы (результат применения концепции множественности маршрутов доставки) накладывается на пик инвестиционного спроса в добычу нефти. Таким образом, в случае с Азербайджаном концепция «множественности путей доставки» может явиться еще одним фактором сдерживания темпов наращивания нефтедобычи из-за ухудшения (ограничения) возможностей ее финансирования, поскольку реализация указанной концепции будет предвещать повышенный спрос на капиталовложения в транспортировку.

Поэтому проблема прохождения «пика инвестиционного спроса» остается весьма острой. На наш взгляд, даже во время первой фазы освоения каспийской нефти будут иметь место серьезные трудности с нахождением достаточного финансирования на приемлемых условиях. Возможно, что какая-то часть прорабатываемых сегодня каспийских проектов просто не сможет быть профинансирована в нынешних условиях и поэтому будет долго оставаться на различных стадиях уточнения оценок запасов, пересчета ТЭО, проведения дополнительных переговоров и т.п., чтобы дать возможность нефтяным компаниям, не начиная финансирования, по крайней мере вывести жизненные циклы таких проектов из фазы депрессивного спроса на нефть на мировом рынке. Наложение на депрессивное состояние мирового нефтяного рынка глобального финансового кризиса еще больше удлинит период неопределенности оптимальных масштабов освоения и параметров финансирования каспийской нефти.

7. Маршрут Баку-Джейхан: «камень преткновения» или «яблоко раздора»?

Проведенные нами расчеты показывают, что период с 2000 по 2010 г. будет характеризоваться хроническим избытком предложения на рынке нефти. Иначе говоря, каспийскую нефть на

рынке не ждут. Более того, по нашему мнению, вступая в новое тысячелетие, мир одновременно вступает в период относительно низких цен на нефть⁵, при которых профинансировать крупномасштабное и капиталоемкое обустройство месторождений и строительство протяженных трубопроводов можно только при наличии больших, стабильных, долгосрочных и гарантированных объемов добычи, прокачки и сбыта (проблема не только срока, но и самого факта окупаемости инвестиций). Ни одному из этих условий комплексные прогнозы освоения каспийской нефти не отвечают в полной мере:

- ресурсная база даже для проектов первой фазы освоения каспийской нефти сокращается (Карабах, Дан-Улдузу-Ашрафи);

- «спросовое окно» для каспийской нефти велико на тех рынках, где издержки ее добычи и транспортировки до потребителя достаточно высоки при традиционных схемах транспорта и пока неопределенны – при нетрадиционных его схемах (Азия); мало – на тех рынках, где издержки добычи и доставки являются приемлемыми (Западная Европа), и недостаточно определенно – на тех рынках, где эти издержки минимальны (Восточная Европа);

- при ограниченности спроса и предложения каспийской нефти реализация концепции «множественности путей доставки» вступает в противоречие с законами экономики, в соответствии с которыми максимальная эффективность достигается при реализации «эффекта масштаба». В этих условиях основными «пострадавшими» будут являться именно те маршруты, для лоббирования которых и была выдвинута указанная концепция, в первую очередь, на наш взгляд, маршрут Баку-Джейхан.

Последний тезис требует отдельного пояснения, поскольку, во-первых, именно он, на наш взгляд, (а не вопрос делимитации акватории Каспийского моря) является сегодня основной нерешенной проблемой на пути эффективного освоения каспийской нефти, и во-вторых, эта наша точка зрения вот уже в течение многих месяцев находится в активном противоречии с позициями ряда представителей официальных кругов США, Азербайджана и Турции.

Сначала следует разобраться, чем же маршрут Баку-Джейхан является для инвестиционного и нефтяного сообщества: «камень преткновения» или «яблоком раздора»? (Напомним при

⁵ См.: А.Конопляник. Мировой рынок нефти: возврат к эпохе низких цен?: (Приглашение к дискуссии)// Нефтегазовая вертикаль. – 1999. – № 4. – С. 60-63.

этом, что, согласно Библии, «камень преткновения» – камень, положенный Богом в Сионе, о который «претываются» неверующие или те, которые не покоряются строгим законам. «Яблоко раздора», согласно древнегреческому мифу, – золотое яблоко с надписью «Прекраснейшей», которое было подброшено богиней раздора Эридой во время спора между богинями Герой, Афиной и Афродитой в отместку богам, не пригласившим ее на пир. Сын троянского царя Парис, приглашенный быть судьей между заспорившими богинями, отдал яблоко Афродите, которая в благодарность помогла ему похитить жену спартанского царя Елену, из-за чего вспыхнула Троянская война.)

По нашим расчетам, экономика маршрута Баку-Джейхан является сегодня запретительной для его осуществления, что и было показано выше. Причем запретительной она является для любого набора пропускных способностей сравниваемых конкурентных трубопроводов, в том числе с учетом строительства трубы в обход Босфора. Иных расчетов, доказывающих обратное, мы так и не смогли пока добиться ни от одной из сторон, лоббирующих этот маршрут. Более того, совершенно очевидно, что выбор этого маршрута был продиктован именно политическими соображениями, причем одного отдельно взятого государства. Об этом неоднократно заявляли официальные представители правительственных кругов США, позиция которых в отношении этого маршрута в последние месяцы сводится к следующим трем основным положениям:

- 1) Баку-Джейхан – это политический выбор, который США уже сделали и будут всемерно убеждать все прикаспийские государства поддержать этот выбор;

- 2) в рамках этого выбора необходимо найти приемлемые экономические решения, обеспечивающие коммерческую привлекательность этого маршрута;

- 3) в ходе этого поиска коммерческие перспективы данного маршрута становятся все более очевидными.

Эта позиция была озвучена, например, в ходе двух недавних представительных международных конференций по Каспию (уже упоминавшейся декабрьской 1998 г. в Вашингтоне и организованной МЭА в марте 1999 г. в Париже), где об этом говорили и министр энергетики США г-н Ричардсон, и специальный представитель Министерства торговли США г-н Калицки, и уже упоминавшийся г-н Морнингстар, которых поддержали как представители Государственной нефтяной компании Азербайджанской Республики (ГНКАР), так и

официальные турецкие представители. Поскольку полемика одного из авторов настоящей статьи с упомянутыми официальными лицами зачастую происходила в «непересекающихся плоско-

стабильный поток налоговых отчислений с этих финансовых потоков. Налицо единство целей государства и бизнеса - по крайней мере там, где государство поощряет и поддерживает экспансию

ющая страна), и американские компании (добывающие эту нефть на акватории принимающей страны) были заинтересованы иметь более одного маршрута доставки нефти на рынок, с одной стороны, и обойти Россию с ее взрывоопасной Чечней на пути трубы, с другой. В пользу отказа от российского маршрута имелись, в том числе и вполне объективные, экономические аргументы: проблема прохождения Чечни означала повышенные риски финансирования добывающих проектов по чисто формальным признакам, существует проблема потери качества при смешивании различных сортов нефти и т.п. Поэтому возникли альтернативные направления поставок: на Супсу и на Джейхан.

Однако именно на этом этапе в совпадающих вплоть до сегодняшнего дня позициях США и Азербайджана зародились пока незаметные противоречия, которые неизбежно проявятся в самом ближайшем будущем. Для США труба на Джейхан является чисто политическим выбором - это неоднократно подтверждали официальные американские лица, причем выбором, что называется, «от противного». Этот выбор направлен против России и Ирана и опирается на надежного партнера США по НАТО - Турцию (табл. 4). Для США, как для богатейшей в мире страны, существует возможность в политических целях пожертвовать рядом экономических преимуществ. Для Азербайджана же выбор должен был бы быть чисто экономическим (для переходной экономики нет возможности поступаться экономическими преимуществами), однако, следуя де-факто в фарватере каспийской политики США, страна разменяла экономические преимущества на политические цели, правда, уже не свои, а американские. В итоге, выбор оптимального «основного экспортного» маршрута стал производиться в зоне неоптимальных экономических решений, в системе заданных извне политических координат. Это - первое внутреннее противоречие в пока совпадающих американских и азербайджанских позициях.

Но есть и второе. Для Азербайджана, как для страны-экспортера, было бы целесообразным в рамках концепции «множественности путей доставки» иметь альтернативные маршруты, выводящие нефть страны на разные рынки (скажем, для начала один - в Европу, один - в Азию). Это значит, что приоритетным должен был бы стать один из путей достижения азиатских рынков. А среди этих путей нет экономической альтернативы иранскому. Следовательно, для Азербайджана наиболее целесообразно было бы развивать (в дополнение к существующему марш-

Табл. 4. Возможный набор «плюсов» и «минусов» трубопровода Баку-Джейхан для потенциальных инвесторов

«Плюсы» (Баку-Джейхан = «яблоко раздора»)	«Минусы» (Баку-Джейхан = «камень преткновения»)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Самый короткий маршрут. 2. Связывает два терминала напрямую (отсутствует необходимость перегрузки). 3. Поддерживается правительствами США, Азербайджана, Турции. 4. Отсутствует «проблема Босфора». <p>Политические «плюсы» для США и их союзников, объявивших Каспий зоной своих жизненно важных интересов</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Проходит по территории страны, полностью подконтрольной США (Турция - член НАТО). 6. Устраняет Россию (включая проблему Чечни) как транзитную страну. 7. Альтернатива иранскому маршруту, «закрытому» для американских компаний. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Запретительная «цена отсечения» при нынешнем уровне цен. 2. Рост «цены отсечения» с течением времени (постоянный рост оценок капиталовложений). 3. Снижение цен на нефть ухудшает экономику проекта (сроки окупаемости). 4. Самые высокие капиталовложения - проблема организации финансирования (дорогой кредит, сроки окупаемости). 5. Высока вероятность привлечения государственного финансирования для реализации проекта (возможно нарушение рыночных принципов ценообразования на тарифные услуги). 6. Сокращение спроса в Западной Европе ухудшает экономику проекта (уменьшение пропускной способности либо неполная загрузка трубопровода). 7. В рамках концепции «множественности путей доставки» проект стоит только шестым в ряду после пяти уже фактически существующих (проблема загрузки). 8. Курдская проблема. 9. Для нефтяных компаний в сегодняшних и прогнозируемых завтрашних условиях экономически нереализуем.

ствах», попробуем суммировать аргументы сторон (табл. 4).

На наш взгляд, аргументы в пользу маршрута Баку-Джейхан накапливались по следующей логической схеме. После распада СССР началась борьба за вовлечение бывших его республик в зону геополитических интересов тех или иных государств. Оставляя в стороне политические аспекты борьбы за влияние над странами СНГ, отметим, что ее экономические аспекты (применительно к Каспию) вполне очевидны: те страны, которые смогли бы обеспечить наиболее тесную связь с прикаспийскими государствами, автоматически добивались бы и доминирующего присутствия своих компаний на этих новых рынках. В условиях продолжающегося стремления стран-импортеров к диверсификации источников энергоснабжения и в условиях продолжающейся интернационализации международного нефтяного бизнеса борьба за влияние в регионе означала получение нефтяными компаниями соответствующих государств доступа к формированию крупномасштабных нефтяных и финансовых потоков на базе разработки месторождений каспийской нефти, а сами материнские государства этих компаний получали бы

нистские устремления своих компаний по завоеванию новых рынков. Именно поэтому одновременно с проникновением нефтяных компаний США в государство Каспийского региона Соединенные Штаты объявили этот регион зоной своих жизненно важных интересов.

Единственным конкурентом в регионе была ослабленная Россия, переживающая сложный период системных преобразований, страдающая от нехватки инвестиций. Единственной транспортной артерией для каспийской нефти - труба Баку-Новороссийск. Появление концепции «множественности путей доставки» явилось, на наш взгляд, естественным сценарием по устранению ослабленного конкурента с пути доставки добываемой американскими (и западноевропейскими) компаниями каспийской (в первую очередь - азербайджанской) нефти на рынок, по формированию нового - обходящего Россию - маршрута по территории государств, где влияние США и американского бизнеса было бы максимальным. Каждый из партнеров (и Азербайджан, и США) строил свою систему «сдержек и противовесов», и на начальном этапе их интересы полностью совпадали. Выступая в качестве поставщиков нефти, и Азербайджан (принима-

рупу на Новороссийск) трубу на Супсу и транс-иранский маршрут. Однако последнее являлось абсолютно неприемлемым для США, в результате альтернативные маршруты поставки азербайджанской нефти оказались замкнуты на один, и без того перенасыщенный, западноевропейский рынок. Таким образом, «экономический» выбор Азербайджана может оказаться продиктован политическими интересами США.

Более того, вместо того, чтобы развести конкурентные экспортные потоки азербайджанской и казахстанской нефти выводом части азербайджанской нефти через Иран в Азию, сегодня на этот перенасыщенный - западноевропейский - рынок оказались нацелены все без исключения «альтернативные» экспортные маршруты каспийской нефти. А таковых уже имеется как минимум пять, которые можно отнести к числу фактически действующих или реально строящихся. Это: Баку-Новороссийск, Баку-Супса, КТК (Тенгиз-Новороссийск), поставки через систему «Транснефти» на Самару и далее в Западную Европу и сделки «своп».

Поэтому уже сегодня, на наш взгляд, маршрут Баку-Джейхан не является востребованным по чисто объективным экономическим причинам (см. табл. 4). Он - скорее «камень преткновения» на пути эффективного освоения нефтяных ресурсов Каспия, хотя и выглядит как «яблоко раздора». И по мере пересмотра в сторону понижения оценок доказанных извлекаемых запасов и уровней добычи нефти по имеющимся каспийским проектам, по мере откладывания сроков запуска этих проектов, по мере пересмотра в сторону понижения прогнозов цен на нефть уже имеющийся сегодня «запас неконкурентоспособности» маршрута на Джейхан продолжает расти и становится все более очевидным, в первую очередь - для работающих на Каспии иностранных нефтяных компаний.

Одному из авторов настоящей статьи уже приходилось достаточно категорично высказываться как в российской аудитории (на парламентских слушаниях «Каспийское море и национальные интересы Российской Федерации» в Государственной Думе РФ 2 февраля 1999 г.), так и среди иностранных специалистов (на уже упоминавшихся международных «каспийских» конференциях) в отношении отсутствия экономических перспектив у этого маршрута. Ни в одной из аудиторий аргументированных возражений получено не было...

Последняя из известных нам попыток реанимировать «умирающие» перспективы проекта Баку-Джейхан заключается в попытке удержать частный капитал в

финансировании проекта, перегарантировав весь прирост капиталовложений в его осуществление по сравнению с их первоначальной оценкой, равной 2,4 млрд долларов, за счет государственных бюджетов заинтересованных государств (идея находится в стадии обсуждения). Поскольку оценки капиталовложений в этот трубопровод уже достигают 4-4,5 млрд долларов, значит, в случае его реализации по предложенной схеме, около 2 млрд долларов должно быть обеспечено из государственных источников. Понятно, что ни госбюджет Турции, ни тем более Азербайджана, ни проплатить, ни прогарантировать ни эту, ни даже вдвое меньшую сумму (в прессе мелькнула цифра требуемых государственных гарантий в размере 1,1 млрд долларов, исходя из оценки капиталовложений в проект, равной 3,5 млрд долларов) не в состоянии. Очевидно, что механизм финансирования будет следующим: США через один из своих государственных финансовых институтов (или Эксимбанк, или ОПИК, или другие) либо напрямую профинансируют Турцию на указанную сумму или перегарантируют ее в указанных размерах. Однако в этом случае возникает два вопроса:

1) каким образом будет устанавливаться тариф на прокачку нефти по этому маршруту? Если американские деньги будут предоставлены на возвратной основе, то даже при суперльготных условиях их возврата тариф, скорее всего, окажется запретительным для прокачки. Чтобы тариф оказался разрешительным, предоставленные США средства должны быть в будущем списаны. Если так, то

2) сможет ли американское правительство объяснить американским налогоплательщикам, почему их деньги (в размере 1,1-2,1 млрд долларов) были использованы для финансирования убыточного проекта?

Самое интересное, что сегодня основным защитником экономических интересов Азербайджана, противодействующим форсированному продвижению вперед маршрута на Джейхан, активно лоббируемому американским правительством, могут невольно оказаться американские нефтяные компании, которые заинтересованы не в политических (а посему, как правило, затратных), а в наиболее эффективных экономических решениях (поэтому сегодняшняя экономика проекта является для них категорически неприемлемой). Тем самым, именно они могут «уберечь» Азербайджан от втягивания в этот разорительный (или как минимум - нерентабельный) для всех его участников (пожалуй, кроме Турции) проект. Та-

ким образом, по этому вопросу позиции американского правительства и американского бизнеса могут разойтись так же, как они разошлись уже по вопросу об отношении к санкциям США против Ирана (американский бизнес начинает нести ощутимые экономические потери от этих санкций и поэтому начинает все более активно выступать за отмену или, как минимум, за смягчение этих санкций).

Наиболее четко и лаконично позицию международного нефтяного бизнеса в отношении перспектив маршрута на Джейхан высказал (на мартовской конференции МЭА в Париже) глава компании «Рэмко» Стив Рэмп (одной из первых среди западных компаний - еще в конце 80-х годов - пришедшей в Азербайджан), являвшийся «мотором» проекта АМОК и до тонкостей знакомый со всеми аспектами нефтяного бизнеса в регионе. По его мнению, при цене на нефть 12-15 долларов за баррель проект Баку-Джейхан не реализуем. Он считает также, что большая часть предложения каспийской нефти останется в Причерноморье. А главной задачей США должно стать не лоббирование маршрута на Джейхан, а поиск наиболее эффективного обходного маршрута вокруг Босфора. Позиция - вполне совпадающая, на наш взгляд, и с интересами России (как государства, так и бизнеса) в регионе и предоставляющая широкие возможности для многостороннего сотрудничества в целях достижения сбалансированных, нацеленных на долгосрочную перспективу, экономических решений проблем освоения каспийской нефти.

О наших авторах

Конопляник Андрей Александрович, доктор экономических наук, профессор кафедры «Менеджмент в международном топливно-энергетическом бизнесе» Государственного университета управления им. С.Орджоникидзе.

Советник Министерства топлива и энергетики РФ. Руководитель группы консультантов Комитета по природным ресурсам и природопользованию Госдумы РФ. Руководитель группы консультантов Министерства экономики РФ по вопросам привлечения иностранных инвестиций. Идеолог формирования законодательства о СРП и руководитель группы его разработчиков при Минтопэнерго РФ и Госдуме РФ.

Лобжанидзе Антон Александрович, аспирант кафедры «Менеджмент в международном топливно-энергетическом бизнесе» Государственного университета управления им. С.Орджоникидзе.