

Регион: экономика и социология, 2009, № 1, с. 127–144

ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ НЕФТЕГАЗОТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В РОССИИ

В.И. Суслов

Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН

А.Г. Коржубаев

Институт нефтегазовой геологии и геофизики СО РАН

Аннотация

Оценивается роль регионов, обеспеченных углеводородными ресурсами, в экономике России в условиях финансово-экономического кризиса. Анализируются существующие и перспективные направления транспорта нефти и природного газа внутри страны и на экспорт. Показана целесообразность выбора стратегических направлений новых трасс экспортных магистральных нефте- и газопроводов с позиций снижения транспортных издержек российских компаний и зависимости от политики транзитных государств.

Ключевые слова: финансовый кризис, инвестиции, инфраструктурные объекты, мировые цены, нефть, газ, магистральные трубопроводы, конкуренция

Сегодня в условиях глобального финансового кризиса в мире происходит снижение инвестиционной активности, сокращается спрос на энергоносители, откладывается реализация многих инфраструктурных проектов. Эксперты в оценках «дна» кризиса неединодушны, но многие склоняются к тому, что низшая точка кризиса придется на середину 2009 г. Сегодня наблюдается значительная неравномерность масштабов и глубины кризиса в различных странах и регионах. Нап-

ример, в Азии спрос на нефть и газ продолжает быстро расти, во многих странах региона (на Ближнем Востоке, в странах АТР) финансовые и кредитные ресурсы остаются избыточными.

В результате кризиса в США и странах ЕС происходят серьезные изменения в мировом порядке, которые должны привести к повышению роли в глобальных финансовой и экономической системах стран, обеспеченных сырьевыми ресурсами и развитым реальным сектором экономики (Россия, Китай, Индия, Бразилия, Канада, Австралия и др.). Будут изменяться финансовые инструменты, структура резервных валют. Сам по себе кризис может привести к тому, что на один-два года будет отложена реализация экспортных проектов атлантического, но не тихоокеанского направления. Важно другое: как поведут себя на мировом рынке цены на нефть и газ в среднесрочной перспективе. Многие нефтегазовые проекты северных и восточных районов Российской Федерации рентабельны лишь при высоких мировых ценах на углеводородное сырье. Сейчас, когда цены мирового рынка упали в 3 раза, большинство этих проектов не может быть реализовано. От ответа на вопрос, вернутся ли цены к прежнему (докризисному) уровню, зависят перспективы развития нефтегазового сектора, включая его важнейшую составляющую – магистральный транспорт нефти и природного газа, в России и в мире в целом. Если мировые цены останутся на уровне конца 2008 г., то реальным станет такой сценарий: резкое снижение налоговой нагрузки на нефтегазовый сектор страны и перестройка всего каркаса мировых финансовых потоков.

Неразвитость инфраструктуры также является фактором, сдерживающим эффективное развитие страны, особенно Российской Федерации с ее огромными просторами. Инфраструктура – крупнейший сегмент экономики, куда можно привлекать частные инвестиции, в том числе и иностранные. На развитие инфраструктурных объектов в России сегодня расходуется около 2,5% ВВП, а во многих странах – 4–5% ВВП. В настоящей статье анализируется важнейшая составляющая производственной инфраструктуры – потенциал развития нефтегазотранспортных систем.

Впервые идею использовать трубопровод для транспортировки нефти и нефтепродуктов предложил в 1863 г. Д.И. Менделеев, он же и обосновал принципы строительства и эксплуатации трубопроводов. В 1878 г. в России был введен в эксплуатацию первый нефтепровод протяженностью 10 км и диаметром 76 мм. К концу 1914 г. общая протяженность нефте- и продуктопроводов в стране достигла почти 1300 км. Для сравнения: в США общая протяженность трубопроводов составляла тогда 14 тыс. км, в том числе магистральных – 7 тыс. км. Максимальная интенсивность строительства нефтепроводов в России была достигнута в 1971–1975 гг., когда западно-сибирская нефть пошла на экспорт, в европейскую часть страны и на восток (до Иркутска): за 5 лет было проложено 19 тыс. км. В строительстве газопроводов максимальная интенсивность была достигнута в 1981–1985 гг. (46 тыс. км), когда были введены в действие основные трубопроводы системы «север Западной Сибири – Западная Европа».

Современная система трубопроводного транспорта России включает в себя более 50 тыс. км магистральных нефтепроводов (рис. 1) пропускной способностью свыше 450 млн т нефти в год, 20 тыс. км нефтепродуктопроводов, способных перекачивать 50 млн т продукции в год. Емкость резервуарных парков по нефти превышает 15 млн куб. м, по нефтепродуктам – 5 млн куб. м.

Нефтепроводы у нас в стране в основном принадлежат государственной акционерной компании «Транснефть», кроме нефтепроводов в Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции (ими владеет «ЛУКОЙЛ»). В доверительном управлении «Транснефти» находится 24% акций Каспийского трубопроводного консорциума, 20% – у совместных предприятий «ЛУКОЙЛа» с BP и «Роснефти», 22,5% – у структур «Chevron» и «ExxonMobil». Остальные акции принадлежат Республике Казахстан и ряду миноритариев. Из-за отсутствия полного контроля над этой трубопроводной системой «Транснефть» тормозит ее развитие, чем пользуется Казахстан, строя планы расширения своей системы транспортировки нефти с ориентацией на стратегического конкурента российской системы транспорта нефти на юге – нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан.

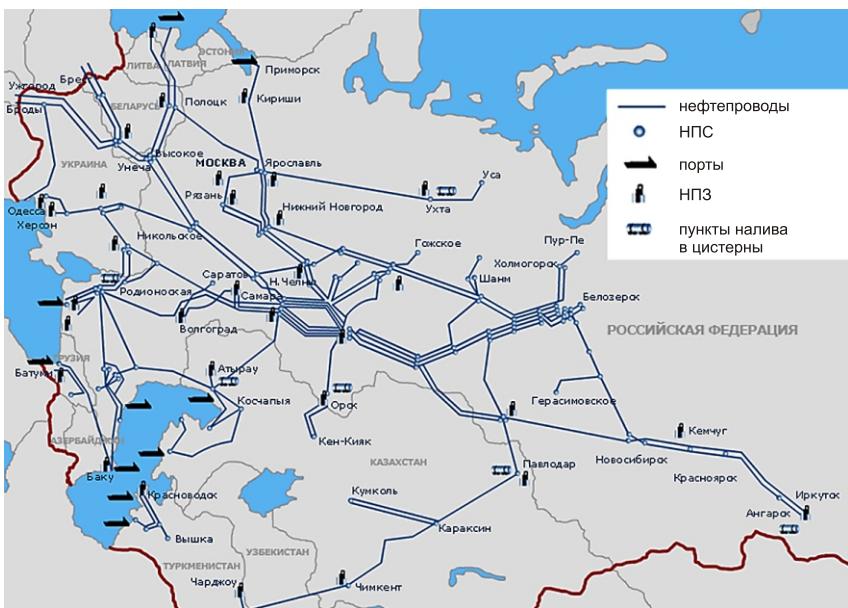


Рис. 1. Система магистральных нефтепроводов России и стран ближнего зарубежья

(по данным АК «Транснефть»)

Единая система газоснабжения (ЕСГ) России включает в себя свыше 150 тыс. км магистральных газопроводов (в однониточном исчислении) и почти 6 тыс. км газопроводов-отводов (рис. 2). Еще около 4 тыс. км составляют магистральные газопроводы вне ЕСГ. Это локальные сети газоснабжения Норильска, Якутска и Дальнего Востока (см. рис. 2). Активный объем подземных хранилищ газа на территории Российской Федерации составляет более 60 млрд куб. м. Пропускная способность газотранспортной системы – около 700 млрд куб. м газа в год. Газопроводы являются собственностью ОАО «Газпром», за исключением одного трубопровода, идущего с о. Сахалин, за контроль над которым «Газпром» борется в настоящее время.

По протяженности и емкости систем трубопроводного транспорта углеводородов Россия находится на втором месте в мире после США.

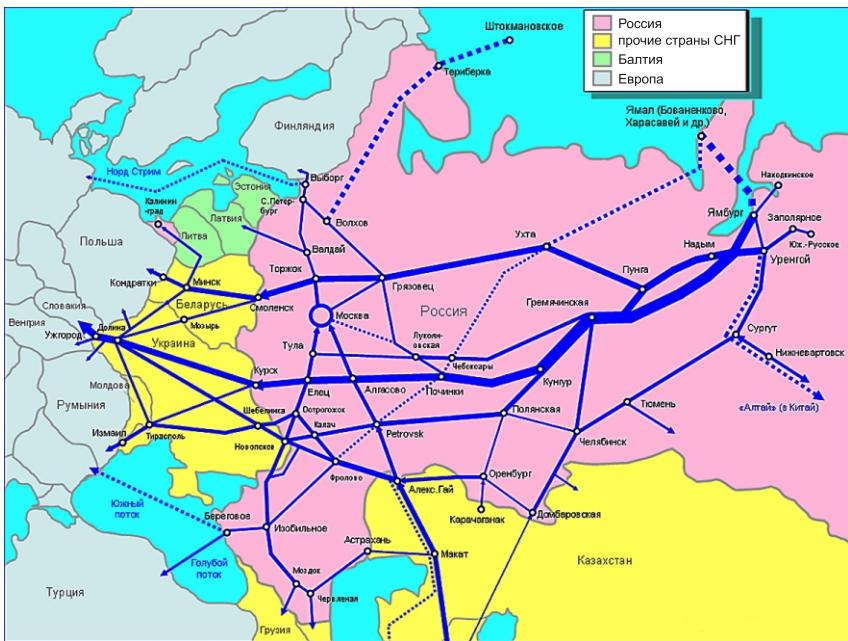


Рис. 2. Единая система газоснабжения России
(по данным ОАО «Газпром»)

По магистральным трубопроводам поставляется более 90% российской нефти, почти 25% нефтепродуктов и 100% природного и утилизируемого попутного нефтяного газа. Сжиженные углеводородные газы транспортируются по железной дороге. В настоящее время среднесетевая загрузка магистральных нефтепроводов превышает 90%, нефтепродуктопроводов – 50%. Уровень загрузки магистральных газопроводов в зависимости от региона и сезонности составляет от 20 до 100%.

Более 50% магистральных нефтепроводов эксплуатируется свыше 27 лет при нормативе 30 лет, износ основных фондов нефтепродуктопроводов и резервуарных мощностей превышает 70%. Износ основных фондов газотранспортной системы составляет 55%, при этом более 15% газопроводов выработали нормативный срок службы. Средний возраст газопроводов – около 25 лет.

Свыше 70% нефти и более 90% газа добывается в северных районах Западной Сибири. Поэтому современная система поставок углеводородов в значительной мере предназначена для транспортировки нефти и газа из этих районов на сверхдальние расстояния в западном и юго-западном направлениях. В перспективе новые крупные центры добычи нефти и газа будут сформированы в Восточной Сибири, Республике Саха (Якутия), на российском шельфе тихоокеанских и арктических морей. Будут развиваться дополнительные маршруты от источников сырья в северо-западном и юго-восточном направлениях.

На функционирование и развитие нефтегазотранспортного комплекса в ближайшие десятилетия XXI в. будут влиять ряд **долгосрочных процессов**:

1) изменение географии добычи углеводородов в России:

- появление новых крупных центров нефтяной и газовой промышленности в Восточной Сибири, Республике Саха (Якутия), на шельфе Дальнего Востока (Охотское море, западно-камчатский сектор Тихого океана);
- развитие добычи нефти и газа на севере Западной Сибири, прежде всего на п-ове Ямал, в Обской и Тазовской губах, на шельфе арктических морей (Баренцево, Карское), в Тимано-Печорской нефтегазовой провинции (НГП), российском секторе Каспийского моря;
- снижение добычи в традиционных нефтегазовых районах европейской части страны, в первую очередь в Волго-Уральской и Северокавказской НГП, ряде районов Западно-Сибирской НГП, главным образом на территории Ханты-Мансийского АО и Томской области;

2) изменение пространственной структуры переработки углеводородов, внутрироссийских и внутрисибирских поставок нефти, нефтепродуктов и газа:

- повышение загрузки нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ), развитие существующих и формирование новых НПЗ, газоперерабатывающих, нефтехимических и газохимических мощнос-

тей, прежде всего в Западной и Восточной Сибири (Новый Уренгой, Балаганск, Саянск, Ангарск), а также вблизи экспортных терминалов (Приморск, Туапсе, Новороссийск, Находка и др.);

- модернизация НПЗ, расширение ассортимента и повышение качества нефтепродуктов для поставок на российский и международные рынки, усиление конкуренции в Азиатско-Тихоокеанском регионе на сегменте нефтепродуктов конечного назначения, нефтехимической и газохимической продукции, производимой в Сибири, со стороны стран Ближнего Востока;
- формирование инфраструктуры сжижения природного газа (СПГ) – заводов, терминалов по отгрузке, объектов приема, хранения и регазификации сжиженного газа, выход на международные рынки СПГ, транспортно-технологическая коопeração предприятий Сибири и Дальнего Востока;
- расширение и изменение структуры поставок нефтепродуктов на внутренний и международные рынки в направлении увеличения доли высококачественных продуктов конечного назначения (дизельное топливо, бензин) при снижении поставок мазутов, что потребует специальных мер организационно-транспортного обеспечения, экономического стимулирования;
- продолжение газификации промышленности и коммунально-бытовой сферы (прежде всего районов юга Западной и Восточной Сибири, Дальнего Востока), обеспечение извлечения всех ценных компонентов из природного и попутного газа на территории нефтегазодобывающих центров Сибири;

3) изменение пространственной структуры добычи углеводородов в мире:

- появление крупных нефтегазодобывающих центров международного значения в Каспийском регионе, восточных и северных районах России, на российском шельфе Арктики, рост добычи нефти и газа в странах Ближнего Востока, в Северной и Западной Африке, усиление конкуренции на рынке АТР между поставками энергоносителей из Сибири и дешевым сырьем с Ближнего Востока;

- ожидаемое падение добычи в Северном море, на континентальных месторождениях США и в других странах АТР;

4) изменение спроса на нефть и газ на мировых рынках:

- стабилизация потребления нефти и умеренный рост потребления газа в странах ЕС;
- медленный рост потребления нефти и стабилизация потребления природного газа в Северной Америке;
- быстрое увеличение потребления и импорта нефти и газа в странах АТР.

В этих условиях необходимы модернизация систем транспорта нефти и газа, диверсификация основных направлений поставок внутри России и на экспорт. Главными результатами диверсификации будут повышение надежности обеспечения нефтью и газом экономики и населения страны, крупномасштабный выход России на азиатско-тихоокеанский энергетический рынок, формирование поставок на Тихоокеанское и Атлантическое побережья США при поддержании позиций на европейском направлении.

При развитии систем транспорта углеводородов необходимо учитывать, что наряду с российской нефтью по системе нефтепроводов «Транснефти» и Каспийского трубопроводного консорциума на европейский рынок начнет поступать в больших количествах каспийская нефть Казахстана*. Из Туркмении, Казахстана и Узбекистана будут поставляться значительные объемы природного газа на рынки европейской части СНГ.

Конкурентными для России проектами на западном направлении являются действующие нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан, газопровод Баку – Тбилиси – Эрзерум, строящийся газопровод Туркменистан – Китай, а также планируемые газопроводы «Nabukko», которые должны обеспечить доставку среднеазиатского и каспийского газа в Европу (рис. 3). Эти проекты политически и экономически не-

* См.: Егоров О.И., Чигаркина О.А. Нефтегазовый комплекс Казахстана: состояние и перспективы развития // Регион: экономика и социология. – 2006. – № 1. – С. 177–189.

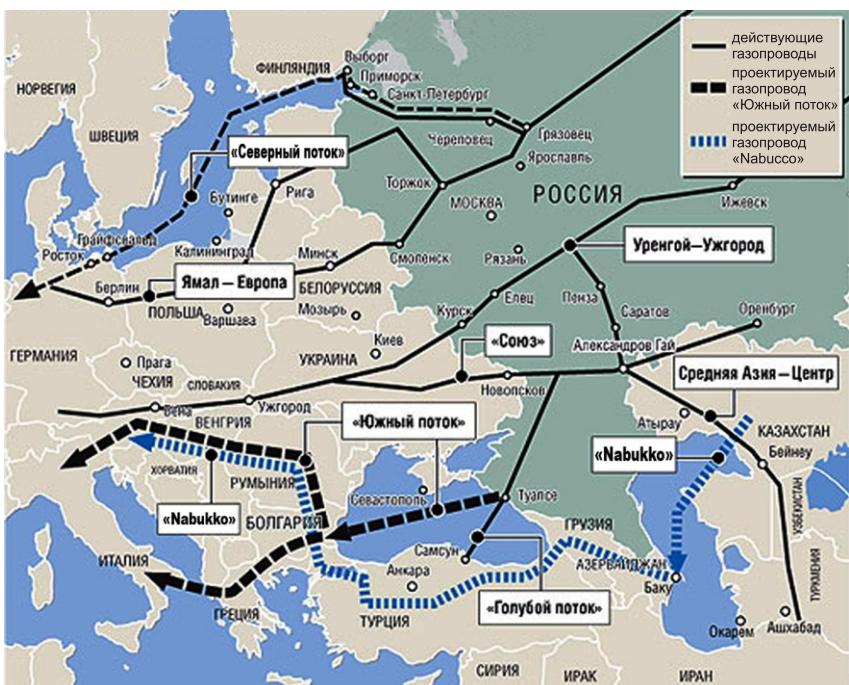


Рис. 3. Газопровод «Nabukko»

(по данным ОАО «Газпром»)

выгодны для России, поскольку отвлекают потоки нефти и газа Азербайджана, Туркмении, Ирана, Узбекистана и Казахстана от транспортировки через российскую территорию, формируют независимые от России направления поставок на международные рынки.

Исходя из геостратегических интересов России и глобальных процессов в системе добычи и использования энергоносителей **главными направлениями развития систем транспорта нефти** будут североатлантическое, юго-западное и тихоокеанское.

Североатлантическое направление включает

- развитие Балтийской трубопроводной системы: строительство в обход Белоруссии и стран Прибалтики нового нефтепровода

протяженностью более 500 км и пропускной способностью свыше 16 млн т в год от Унечи в Брянской области до Усть-Луги – порта в Ленинградской области (на Финском заливе), а также нефтеперекачивального терминала в Усть-Луге. Планируемые сроки реализации проекта – 2010–2012 гг. Этот нефтепровод представляет собой ответвление от участка нефтепровода «Дружба». Стоимость сооружения нефтепровода – 3,8 млрд долл. США, терминала – 27 млрд долл. (12,6 млрд долл. – государственные инвестиции, 14,7 млрд долл. – частные). Интересы России при реализации проекта заключаются в расширении экспортных возможностей, в ограничении транзита российской и каспийской нефти через страны Восточной Европы, в усилении позиции России на рынке Северо-Западной Европы, где в перспективе ожидается сокращение поставок нефти из месторождений Северного моря;

- строительство нефтепровода Харьяга – Индига протяженностью 430 км и пропускной способностью не менее 12 млн т в год. Объем инвестиций – 2,6 млрд долл. США. Новая система существенно увеличит экспортные возможности России на северо-западном направлении, стимулирует освоение месторождений Тимано-Печорской НГП. Этот нефтепровод обеспечит государственный контроль над экспортом тимано-печорской нефти, значительно ослабленный в результате создания «ЛУКОЙЛом» нефтеперекачивальных терминалов на п-ове Варандей;
- строительство нефтепровода Ванкор – Пур-Пе протяженностью 544 км и мощностью до 25 млн т в год. С его вводом в действие нефть Ванкорского месторождения будет подключена к трубопроводной системе «Транснефти». В ближней перспективе предполагается использовать эту нефть для заполнения первой очереди нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО).

Развитие **юго-западного направления** потребует строительства нефтепровода Бургас – Александруполис (протяженность – 285 км, пропускная способность – 35 млн т в год с возможностью увеличения до 50 млн т в год). Предусматривается, что нефть из Новороссийска танкерами будет доставляться в болгарский порт Бургас, перекачи-

ваться по новой трубе в греческий порт Александруполис, а далее танкерами будет транспортироваться потребителям Трира, Генуи, Марселя, США. Собственником нефтепровода является международная проектная компания. России в ней принадлежит доля в 51%, закрепленная за ООО «Трубопроводный консорциум «Бургас – Александруполис», участниками которого являются «Транснефть», «Роснефть» и «Газпромнефть». Одно из предназначений нефтепровода – обойти турецкие проливы, соединяющие Черное и Средиземное моря.

Тихоокеанское направление потребует

- завершения строительства: в 2009 г. – первой очереди нефтепровода ВСТО Тайшет – Сковородино (протяженность – 2757 км, мощность – 30 млн т в год, стоимость – 17 млрд долл. США); до 2010 г. – отвода Сковородино – граница КНР (протяженность – 67 км, начальная пропускная способность – 15 млн т в год, стоимость – 600 млн долл.); до 2014 г. – второй очереди ВСТО Сковородино – бухта Козьмино (протяженностью 2013 км и мощностью 80 млн нефти т в год). Нефтепроводная система ВСТО строится для транспортировки российской нефти на перспективный рынок Азиатско-Тихоокеанского региона. Россия и КНР подписали 28 октября 2008 г. меморандум о взаимопонимании по вопросу сотрудничества в нефтяной сфере, а «Транснефть» и китайская компания CNPC – соглашение о принципах строительства и эксплуатации нефтепровода Сковородино – граница КНР. Китай профинансировал подготовку технико-экономического обоснования российского участка от Сковородино, вложив 37 млн долл. США, проведена государственная экспертиза ТЭО. Одновременно китайская сторона подготовила ТЭО участка нефтепровода от российско-китайской границы до Дацина протяженностью 960 км;
- подключения месторождений Сибирской платформы к ВСТО. Важнейшими нефтепроводными проектами являются нефтепроводы Юрубченено-Тохомская зона нефтегазонакопления – Пойма, Талакан-Верхнечонская зона нефтегазонакопления – ВСТО. С октября 2008 г. к ВСТО подключены крупнейшее Верхнечон-

ское и Талаканское месторождения, начаты поставки талаканской нефти в реверсном режиме на Тайшет;

- завершения строительства нефтетранспортной системы по проекту «Сахалин-2» (нефтепровод Южный Сахалин – Северный Сахалин протяженностью 800 км, спецтерминал в районе Корсакова);
- повышения технологической эффективности и экологической надежности нефтяного терминала в Де-Кастри.

Приоритетными проектами в части транспортировки нефтепродуктов являются следующие:

- вывод на проектную мощность трубопровода «Север» (Кстово – Ярославль – Кириши – Приморск). Пропускная способность нефтепродуктопровода и мощность терминала составят 24,6 млн т;
- строительство нефтепродуктопровода Андреевка – Уфа – Субханкулово – Альметьевск – Кстово, который войдет в единую инфраструктуру экспортного магистрального нефтепродуктопровода «Север»;
- строительство нефтепродуктопровода «Юг» (Сызрань – Саратов – Волгоград – Новороссийск) пропускной способностью 10 млн т в год;
- увеличение пропускной способности и реконструкция нефтепродуктопровода Никольское – Стальной Конь – западная граница России.

Крупной стратегической задачей в части обеспечения ресурсной безопасности страны, повышения технологической и экономической эффективности нефтегазового комплекса в целом должно стать развитие системы трубопроводного транспорта попутного газа, его отдельных компонентов, а также продуктов глубокой переработки для поставки на нефте- и газоперерабатывающие, нефте- и газохимические предприятия.

В Западной Сибири и европейской части страны необходимо завершить формирование трубопроводных систем от существующих и вновь вводимых месторождений до действующих нефте-, газоперера-

бывающих и нефтехимических предприятий, входящих в структуру ОАО «Газпром» (АК «СИБУР») и вертикально интегрированных нефтяных компаний на основе географической близости и технологической эффективности вне зависимости от их корпоративной принадлежности.

В Восточной Сибири и на Дальнем Востоке целесообразно создать единый нефтегазовый комплекс, в который войдут системы добычи, глубокой переработки, транспорта и хранения нефти, нефтепродуктов, продуктов нефте- и газохимии, включая гелий.

Для усиления государственного контроля над государственными естественными монополиями в области транспорта нефти и нефтепродуктов и оптимизации их деятельности было принято решение о слиянии «Транснефти» и «Транснефтепродукта». В целях повышения эффективности государственного регулирования нефтяного комплекса предусматривается сохранение государственного контроля над деятельностью существующих транспортных трубопроводных систем страны (нефтяной и нефтепродуктовой) как естественных монополий.

Главными направлениями развития систем транспорта природного газа будут атлантическое, южное и тихоокеанское. Для развития *атлантического направления* предусматриваются

- освоение месторождений природного газа и газоконденсата п-ова Ямал. Первоочередным объектом освоения является Бованенковское месторождение (115 млрд куб. м в год с последующим увеличением до 140 млрд). Для передачи газа в Единую систему газоснабжения России необходимо построить газотранспортную систему общей протяженностью 2451 км, включая новый газотранспортный коридор Бованенково – Ухта протяженностью около 1100 км. Ввод в эксплуатацию первых пусковых комплексов по обустройству сеноман-аптских залежей Бованенковского месторождения производительностью не менее 15 млрд куб. м газа в год и системы магистральных газопроводов намечен на III квартал 2011 г.;
- наращивание добычи газа в Надым-Пур-Тазовском междуречье. Ведутся расширение Уренгойского газотранспортного узла и строительство магистрального газопровода северные районы

Тюменской области – Торжок. Реализация проекта позволит обеспечить транспортировку увеличивающихся объемов газа, добываемого не только «Газпромом», но и независимыми производителями на разрабатываемых ими месторождениях в регионе. Газопровод станет важной частью действующей многониточной газотранспортной системы Уренгой – Надым – Перегребное – Ухта – Торжок и позволит увеличить мощности по поставкам газа потребителям Северо-Западного региона России, а также обеспечит экспортные поставки по газопроводу Ямал – Европа. Протяженность газопровода составляет 2200 км, проектная производительность – 20,5–28,5 млрд куб. м в год на различных участках. Строительство всех объектов газопровода планируется завершить в 2011 г.;

- реализация крупнейшего экспортного проекта транспортировки природного газа «Северный поток» («North Stream»). Планируется строительство газопровода через акваторию Балтийского моря от Выборга до побережья Германии в район г. Грайфсвальда (см. рис. 3) с сооружением морских газопроводов-отводов для подачи газа потребителям Финляндии, Швеции, Великобритании и других стран. Протяженность сухопутного участка – 568 км, морского – 1089 км, диаметр трубы – 1067 мм, пропускная способность газопровода – 55 млрд куб. м в год, ввод в эксплуатацию – 2010–2011 гг., выход на проектную мощность – 2013–2014 гг. Капитальные вложения составят не менее 5,5 млрд евро. Основные риски связаны с решением технических и экологических вопросов при сооружении самого протяженного в мире подводного газопровода, включая подводные газопроводы-отводы. Реализация проекта позволит диверсифицировать маршруты экспорта российского газа, обеспечить прямой выход на общеевропейскую газовую сеть, повысить надежность и коммерческую эффективность сбыта. Для обеспечения поставок газа в газопровод «Северный поток» и потребителям Северо-Западного региона России рассматривается проект трубопровода Грязовец – Выборг. Этот газопровод пройдет по территории Вологодской и Ленинградской областей. Его протя-

женност – 917 км, диаметр – 1400 мм. Проектом предусматривается строительство семи компрессорных станций (КС), включая КС «Портовая», которая будет расположена на российском побережье Балтийского моря в бухте Портовая рядом с г. Выборгом Ленинградской области. КС «Портовая» станет уникальным объектом газотранспортной системы, по мощности и рабочему давлению не имеющим аналогов в России;

- освоение Штокмановского газоконденсатного месторождения. Месторождение расположено в центральной части шельфа российского сектора Баренцева моря на расстоянии около 600 км северо-восточнее Мурманска. Глубина моря в этом районе – от 320 до 340 м. Проект предусматривает ежегодный объем добычи около 70 млрд куб. м природного газа и 0,6 млн т газового конденсата. В первой фазе освоения месторождения предусматривается добыча 23,7 млрд куб. м природного газа в год, поставки по газопроводу начнутся в 2013 г., поставки сжиженного природного газа – в 2014 г. Планируется строительство газопровода Штокмановское месторождение – Териберка (побережье Баренцева моря) – Мурманск – Санкт-Петербург, завода по сжижению природного газа и терминала по отгрузке СПГ в Териберке. Инвестиции в первую фазу проекта составят 18–20 млрд долл. США, в том числе в строительство газопровода – 9,8 млрд долл.;
- обеспечение прямых поставок российского природного газа в страны Южной Европы по трубопроводу «Южный поток» («South Stream»). Морской участок газопровода пройдет по дну Черного моря (около 900 км) от КС «Береговая» на российском побережье до побережья Болгарии (см. рис. 3). Максимальная глубина моря на трассе трубопровода – более 2 км, проектная мощность трубопровода – 30 млрд куб. м в год. Для наземного участка от Болгарии рассматривается два возможных маршрута: один – на северо-запад, другой – на юго-запад. Первые поставки предполагается начать в 2013 г. Для реализации проекта в январе 2008 г. зарегистрирована компания специального назначения «South Stream AG». Учредителями компании на паритетной основе выступили «Газпром» и ENI.

Наиболее значимые газопроводные проекты на **южном направлении** – модернизация и увеличение пропускной способности системы газопроводов Средняя Азия – Центр, Бухара – Урал и строительство Прикаспийского газопровода. В мае 2007 г. президентами России, Казахстана и Туркмении подписана совместная декларация о строительстве Прикаспийского газопровода. Предусматривается создание дополнительных мощностей (до 20 млрд куб. м ежегодно) с целью транспортировки природного газа с месторождений Каспийского моря и других месторождений, расположенных на территориях и в акваториях Туркмении и Казахстана, в Россию. Предполагается транспортировать по Прикаспийскому газопроводу до 10 млрд куб. м газа в год из Туркмении и столько же из Казахстана. В дальнейшем возможно увеличение мощности Прикаспийского газопровода с учетом развития сырьевой базы. Протяженность газопровода составит около 1700 км, из которых более 500 км пройдет по Туркмении, около 1200 км – по Казахстану. Строительство газопровода планировалось начать в 2009 г. На территории каждой из стран проект будет осуществляться организациями, уполномоченными на это указанными государствами, – ОАО «Газпром», ОАО «НК «КазМунайГаз», НХК «Туркменгаз».

На **тихоокеанском направлении** для организации крупных поставок природного газа российским потребителям и в страны АТР предполагаются формирование системы сверхдальнего трубопроводного транспорта, строительство заводов по переработке и сжижению природного газа, создание инфраструктуры для отгрузки СПГ и конденсата в портах Хабаровского, Приморского краев и Сахалинской области. На первом этапе не интегрированные в восточно-сибирскую систему газообеспечения проекты поставок сетевого газа и СПГ с месторождений шельфа о. Сахалин должны обеспечивать газификацию Сахалинской области, Хабаровского и Приморского краев, экспорт в страны АТР.

Вопрос о трассах газопроводов находится на стадии решения. Позиция «Газпрома» сводится к предложению строить газопроводы в одном коридоре с ВСТО (рис. 4). С точки зрения СО РАН, главный дефект этой схемы заключается в отсутствии южного газопровода Иркутск – Улан-Удэ – Чита – Сковородино. Этот факт исключает воз-



*Рис. 4. Схема возможных маршрутов прохождения газопроводов
(по данным ОАО «Газпром»)*

можность провести полноценную газификацию юга Восточной Сибири, решить проблемы сепарации гелия, нефте-, газопреработки, нефте- и газохимии. Окончательный выбор маршрутов и объемов перекачки будет в значительной степени зависеть от результатов переговоров со странами АТР, и прежде всего с Китаем.

Еще один важнейший проект, который должен обеспечить выход на энергетические рынки АТР, – газопровод «Алтай». Он позволит осуществлять крупномасштабные поставки западно-сибирского газа в западные районы Китая. Предполагается строительство магистрального газопровода в транспортном коридоре Ямalo-Ненецкий АО (КС «Пурпейская») – Сургут – Кузбасс – Алтай – Китай через перевал Канас с подключением к транскитайским газопроводам Запад – Восток, Запад – Восток-2 и Запад – Юг. Поставки трубопроводного газа в Синьцзян-Уйгурский автономный район могут осуществляться в объемах до 30 млрд куб. м с 2012–2013 гг. (в зависимости от сроков реше-

ния вопроса о ценах и гарантиях закупок). Протяженность трассы до границы с КНР составляет около 2670 км, диаметр трубы – 1420 мм. Решение о строительстве этого газопровода было принято на высшем уровне в 2006 г., однако в настоящее время проект заморожен.

Впервые этот вариант трассы магистрального газопровода был предложен СО РАН в 1998 г. как альтернатива предлагавшемуся тогдашним руководством концерна «Газпром» труднореализуемому северному маршруту: север Западной Сибири – Подкаменная Тунгуска – Дальний Восток – Китай.

* * *

Реализация проектов развития трубопроводного транспорта нефти, нефтепродуктов и природного газа обуславливает существенный рост инвестиций, источниками которых будут выступать

- собственные средства АК «Транснефть», ОАО «Газпром», вертикально интегрированных нефтяных компаний;
- средства инвестиционных и финансовых структур, привлеченные на условиях проектного финансирования;
- долгосрочные кредиты российских, иностранных и международных правительственные и неправительственные организаций;
- прямое финансирование из федерального бюджета.

Регулируемые государством тарифы на транспорт нефти, нефтепродуктов и газа должны учитывать как необходимость обеспечения конкурентоспособности, так и необходимость формирования финансовых ресурсов, позволяющих осуществлять эффективную инвестиционную деятельность. В целях снижения зависимости России от тарифной политики транзитных государств, создания новых и развития существующих экспортных направлений, увеличения транзита нефти и газа стран СНГ через российскую территорию и в целях снижения транспортных издержек отечественных компаний целесообразна государственная поддержка экспортно-ориентированных проектов, не предусматривающих использование территорий транзитных государств.

© Суслов В.И., Коржубаев А.Г., 2009