

Лю Сю

Китайско-российско-японские нефтяные отношения в рамках строительства ВСТО: определение маршрута

The Chinese-Russian-Japanese oil relations within the limits of building ESPO: route definition.

Статья посвящена выявлению обстоятельств и участников определения маршрута нефтепровода "Восточная Сибирь – Тихий Океан". Автор рассматривает внутренние противоречия процесса формирования нефтяных политик России, Китая и Японии в АТР и взаимные разногласия сторон.

◆
Article is devoted revealing of actors and circumstances of definition of a route of the oil pipeline "Eastern Siberia - Pacific ocean". The author considers internal contradictions of process of formation of an oil policies of Russia, China and Japan in APR and mutual disagreements of the parties.

Строительство нефтепровода ВСТО (Восточная Сибирь — Тихий океан) — огромный и сложный проект. Он обсуждался в политических, экономических и академических кругах северо-восточных азиатских стран на протяжении десяти лет, привлекая внимание и других государств. Специалисты исследовали его достаточно глубоко, были проанализированы все детали процесса переговоров о строительстве.

Основными вопросами переговоров являются 1) определение маршрута, 2) назначение терминального положения и 3) финансирование строительства. Среди них первый является самым важным. В этой статье я рассмотрю отношения между главными акторами — правительством и компаниями России, Китая и Японии и попытаюсь объяснить, чем мотивированы их действия.

Объектами исследования с российской стороны являются президент, а также министерства промышленности и энергетики (Минпромэнерго), природных ресурсов (МПР), экономического развития и торговли (МЭРТ), компании «Транснефть», «Роснефть», РЖД, с китайской стороны, — китайское правительство, а также CNPC, SINOPEC, с японской стороны, - японское правительство и японские нефтяные компании.

I. Начало обсуждения проблемы нефтепровода ВСТО

Предложение о строительстве нефтепровода ВСТО тесно свя-

зано с энергетическими обстоятельствами в трёх странах — России, Китае и Японии.

Россия

В последние годы Россия стала вторым нефтепроизводителем после Саудовской Аравии. Развитие энергетической индустрии, особенно нефтяной и газовой, способствует процветанию ее национальной экономики, однако для дальнейшего развития нефтяного сектора требуются новые открытия и освоение нефтяных месторождений. Регион Восточной Сибири и Дальнего Востока богат углеводородными ресурсами, но из-за суровых климатических условий и отсутствия инфраструктуры добыча нефти и газа в нем пока развивается недостаточно. Для решения этой проблемы было предложено строительство нефтепровода ВСТО, что явилось частью «Энергетической стратегии России на период до 2020 г.».

Большая доля экспортной нефти России транспортируется в Европу, а на азиатско-тихоокеанском рынке российская сырая нефть не занимает такого важного места¹. На европейском рынке цена российской сырой нефти «Urals» ниже, чем цена «Brent»². Для обеспечения экспортной безопасности и подъёма экспортной цены сибирской сырой нефти необходимо построить новый экспортный маршрут к другим регионам мира, а именно, - Азиатско-Тихоокеанскому региону.

Освоение нефтегазовых ресурсов в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке имеет большое значение для экономического и социального развития этого региона. Строительство нефтепровода ВСТО может создать дополнительные рабочие места, увеличить налоговые поступления и способствовать развитию нефтеперерабатывающей и нефтехимической индустрии.

Китай

В 1996 г. Китай стал чистым импортёром сырой нефти. С ростом импорта сырой нефти его зависимость от Среднего Востока постоянно увеличивается. Нефть, которая поставляется из Среднего Востока в Китай, транспортируется через Малаккский пролив, где расположена военная база США и часто появляются пираты. Это представляет большую угрозу для нефтяной безопасности Китая. Неустойчивая обстановка на Среднем Востоке также беспокоит Китай. Для решения этих проблем была предложена поставка сырой нефти по сухопутному трубопроводу из Восточной Сибири России в Китай.

В 1997 г. состоялся 15-й съезд КПК, на которой была одобрена новая стратегия развития национальных компаний³. Основ-

¹ Проблемы инфраструктурного обеспечения российской экономики: телекоммуникации, нефтепроводная система, железнодорожный транспорт. - М ЭПИКОН, 1999. - С. 62.

² Нефть «Urals» является смесью сибирской нефти с нефтью, добываемой в Татарстане и Башкортостане. // Нынешняя ситуация и вопросы энергетической инфраструктуры России, - РОТОВО, 2004. - Р. 33.

³ Guo Sizhi. Chinese Oil Majors: Leading Role of Energy Security and International Oil Strategy. - 2006. - Р. 79.

ными задачами, определёнными данной стратегией, являются расширение предпринимательской деятельности национальных компаний, а также создание нескольких больших транснациональных компаний. В результате китайская нефтяная индустрия была реорганизована и появились три новые нефтегазовые группы: CNPC, SINOPEC и CNOOC. Эти национальные компании начали активно расширять сферу своей деятельности за границей. Строительство нефтепровода из Восточной Сибири России в Китай можно считать важным проявлением этой тенденции.

Конечным пунктом нефтепровода Восточная Сибирь — Китай является г. Дацин, где находится самое большое нефтяное месторождение в Китае. В последние годы добыча сырой нефти в Дацине падает. С 1999 г. CNPC начал импортировать сырую нефть из России по железной дороге в Дацин, но из-за ограниченности пропускной способности и высоких тарифов на транспортировку объем торговли сырой нефтью был небольшим. Строительство нефтепровода ВСТО необходимо для массового импорта сырой нефти из России и развития нефтяной индустрии в Северо-Восточном регионе Китая.

Япония

Хотя в 90-е годы экономическое развитие Японии было заторможено, её положение как второго потребителя сырой нефти в мире сохранялось до 2004 г. Япония испытывает те же проблемы, что и Китай. Она импортирует почти 90% сырой нефти со Среднего Востока и перевозит её через Малаккский пролив. Как и Китай, Япония заинтересована в транспортировке российской нефти из порта на Дальнем Востоке, чтобы снизить зависимость от Среднего Востока и обеспечить безопасный импорт сырой нефти.

Как известно, между Японией и Россией пока существует территориальная проблема. Раньше японское правительство придерживалось принципа не разделять политику и экономику. Но в эпоху Коидзуми японское правительство начало расширять экономическое сотрудничество с Россией, считая, что это важно и для разрешения территориальной проблемы, и для развития отношений между двумя странами. В этом сотрудничестве важную роль играет энергетическая и особенно нефтегазовая составляющая, частью которой является строительство нефтепровода ВСТО.

II. Отношение правительств и компаний трёх стран к вопросу об определении маршрута нефтепровода ВСТО

Позиция правительства России

Роль президента Путина при определении маршрута нефтепровода ВСТО была решающей. За 2001 — 2006 гг. он четыре раза обращался к этому вопросу, и окончательное решение (вариант «Саха» (см. Рис.1)) совпало с его позицией. Почему Путин так часто поднимал этот вопрос? Не столько потому, что строительство данного трубопровода очень важно для развития России, сколько из-за того, что по этому вопросу мнения министерств и предприятий резко расходились и это мог урегулировать только

Путин.

Минпромэнерго поддержало варианты «Та» и «Тб» (см. Рис.1) не только из-за тесных связей с «Транснефтью», но и из-за своего положения как основного составителя «Энергетической стратегии России на период до 2020 г». В эту стратегию также вошли варианты «Да» и «Дб» (см. Рис.1) и строительство нефтепровода «Сибирь – Мурманск». Минпромэнерго определилось с маршрутом для нефтепровода ВСТО только после решения вопроса о нефтепроводе «Сибирь – Мурманск» в 2004 г. Были выбраны варианты «Тб» и «Дб», с которыми МПР не согласилось.

Учитывая перспективы освоения нефтегазовых ресурсов в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, МПР как орган, выдающий лицензии на освоение нефтегазовых месторождений, поддержал варианты «Дб» и «Саха». Но это не могло быть причиной расхождения с Минпромэнерго. МПР и Минпромэнерго не смогли прийти к согласию из-за экологической проблемы, возникающей при строительстве трубопровода. МПР отвергло варианты «Да» и «Та» в 2003 г. и собиралось отказаться от варианта «Тб» из-за отрицательных результатов экологической экспертизы. Но в Минпромэнерго и «Транснефти» посчитали, что экологическую проблему можно решить путём совершенствования технологий, использования труб нового типа и улучшения управления¹.

Учитывая тот факт, что для перевозки сырой нефти из Восточной Сибири и Дальнего Востока нефтепровода ВСТО недостаточно, МЭРТ, которое придерживается политики развития национальной экономики по рыночному принципу, поддержало вариант «Дб» и более эффективное использование Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей. Это совпало с интересами РЖД.

Отношения между «Транснефтью», «Роснефтью» и РЖД по вопросу планирования маршрута нефтепровода ВСТО

«Транснефть» предложила вариант «Та» в 2002 г. и вариант «Тб» в 2004 г. и получила поддержку со стороны «Роснефти», которая планирует расширить свою нефтеперерабатывающую деятельность на Дальнем Востоке. Но «Транснефть» не поддержала предложение «Роснефти» о строительстве нефтепровода «Ванкор – Диксон». По мнению «Транснефти», строительство нефтепровода «Ванкор – Диксон» может привести к тому, что на Дальний Восток будет поступать меньшее количество нефти, поскольку ванкорское месторождение планировалось как основной источник нефти, перевозимой по нефтепроводу ВСТО. Кроме того, «Транснефть» настаивает на том, чтобы ей принадлежали все права на строительство и владение магистральными нефтепроводами².

В настоящее время уже очевидно, что строительство нефтепровода ВСТО идет по варианту «Саха». Сначала «Транснефть»

¹ Разрешение Ростехнадзора на строительство ВСТО эксперты назвали «профанацией» // Режим доступа: <http://www.oilru.com>, 07.03.06. [Дата обращения: 5 апреля 2007 г.]

² V. Milov and L. Coburn and I. Danchenko. Russia's Energy Policy, 1992 – 2005 // *Eurasian Geography and Economics*. 47:3 (2006). - pp. 285-313.

не поддержала этот вариант из-за больших расходов на строительство, но, в конце концов, остановилась на нем по двум причинам: 1) указание Путина (26 апреля 2006 г.), 2) поддержка строительства «Роснефтью» и «Сургутнефтегазом»¹.

Очевидно, что после завершения строительства нефтепровода ВСТО РЖД будут менее конкурентоспособными перевозчиками, чем «Транснефть». Поэтому РЖД делают ставку на увеличение возможностей транспортировки и снижение тарифов. Однако споры между РЖД и «Роснефтью» вокруг тарифов на перевозку российской нефти в Китай продолжаются и по сей день².

Согласно приказу Минпромэнерго №91 от 26 апреля 2005 г., строительство нефтепровода ВСТО будет производиться в два этапа. На каждом из них необходимо тесное сотрудничество между РЖД и «Транснефтью», однако из-за упоминавшихся противоречий отношения между двумя компаниями остаются сложными.

Позиция правительства Китая

Китайское правительство поддержало предложение о строительстве нефтепровода «Восточная Сибирь — Китай» по вариантам «Да» или «Дб», предложенным CNPC, и отказалось от варианта «Пекин», предложенного SINOPEC. Причины для этого следующие:

1. Транспортировка нефти из России по сухопутному трубопроводу гарантирует массовый и безопасный импорт нефти в Китай.

2. Китайское правительство поддерживает расширение сферы деятельности национальных нефтяных компаний за границей и их сотрудничество с иностранными нефтяными компаниями.

3. Варианты «Да» и «Дб» тесно связаны с развитием нефтеперерабатывающей индустрии в Северо-Восточном Китае.

4. Импортная нефть по варианту «Пекин» будет поставляться в Северный Китай. Для этого можно использовать морской путь. Дацин же не имеет такой возможности. Если нефть будет транспортироваться по маршруту «Да» или «Дб», её можно перевозить и в Северный Китай.

Отношения между CNPC и SINOPEC по вопросу планирования маршрута нефтепровода ВСТО

CNPC, который заинтересован в расширении импорта российской нефти и вхождении в нефтегазовую индустрию России, предложил строительство нефтепровода «Восточная Сибирь — Китай» по варианту «Да» в 1994 г. и варианту «Дб» в 2003 г., а SINOPEC — по варианту «Пекин» в 1999 г.

Варианты «Да» и «Дб» тесно связаны с развитием нефтеперерабатывающей отрасли CNPC, потому что его основные НПЗ рас-

¹ Владимир Путин встретился с президентом компании «Транснефть» Семеном Вайнштоком // Режим доступа: <http://www.kremlin.ru>. 26 мая 2006. [Дата обращения: 5 апреля 2007 г.]

² «Роснефть» и Sinopec не договорились // РБК daily, 28 марта 2007. [Дата обращения: 5 апреля 2007 г.]

положены в Северно-Восточном Китае. Эти варианты получили поддержку правительства Китая.

Вариант «Пекин» (см. Рис.1) был предложен позднее, чем варианты «Да» и «Дб», потому что после реструктуризации китайской нефтегазовой индустрии в 1998 г. SINOPEC смог заняться такими видами деятельности, как нефтедобыча, строительство и управление нефтепроводами. Но данное предложение не получило поддержку от китайского правительства. Несмотря на то, что SINOPEC имеет большой шанс импортировать нефть из российского порта на Дальнем Востоке, он не прокомментировал ни варианты «Да» и «Дб», ни варианты «Та» и «Тб». Спор между CNPC и SINOPEC о распределении импортной нефти по будущему нефтепроводу продолжается¹.

Позиция правительства Японии

Японское правительство поддержало варианты «Та», «Тб» и «Саха». Беспокоясь, что нефти для транспортировки по нефтепроводу ВСТО будет недостаточно, правительство Японии настаивало на скорейшей закладке по вариантам «Та», «Тб» или «Саха», а не по вариантам «Да» и «Дб». Японское правительство планировало финансировать строительство нефтепровода по данным вариантам. Однако Мотэги Тошимицу, министр по делам Северной территории и Окинавы посчитал, что данное предложение будет способствовать неправильному толкованию российской стороной позиции японского правительства в отношении Северных территорий и тем самым будет препятствовать решению этого вопроса².

Некоторые японские учёные считают, что если начнется массовая поставка российской нефти на азиатско-тихоокеанский рынок, цена на сырую нефть в этом регионе снизится, а это выгодно для всех стран региона³. Но пока неизвестно, является ли это целью японского правительства.

Позиции японских нефтяных компаний (ЯНК)

Несмотря на то, что японское правительство активно проводило переговоры с Россией по вопросу строительства нефтепровода ВСТО, ни одна ЯНК открыто не выразила свою позицию. Дело в том, что у ЯНК были сомнения относительно рентабельности этого проекта.

1. ЯНК обеспокоены возможным недостатком нефти, транспортируемой по нефтепроводу ВСТО, что является большим риском для бизнеса.

2. Большую часть нефти, которую Япония импортирует из Среднего Востока, составляет тяжёлая нефть. ЯНК покупают и перерабатывают ее, используя свои высокие технологии. Даже если цена добываемой в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке легкой нефти на азиатско-тихоокеанском рынке будет ниже, ЯНК

¹ Интервью с Zhang Jiwei (Senior Researcher, The Institute of Energy Economics, Japan)

² Proceedings of the 159- th session of the Diet. - №13. - P. 15.

³ Shoichi Ito. The Pacific Pipeline at a Crossroads: Dream Project or Pipe Dream? // *Erina Report*. - Vol. 73. - March 2006.- pp.42 - 62.

не будут её покупать в массовых объёмах¹.

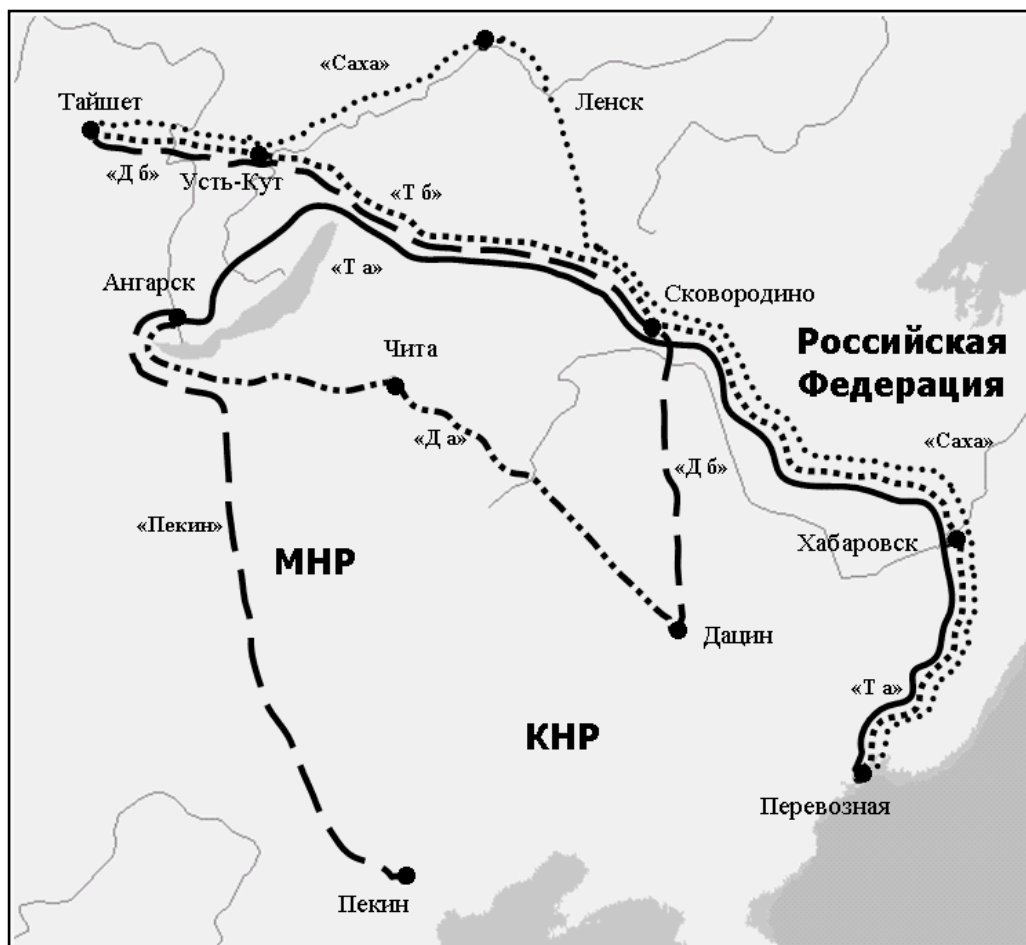


Рис. 1. Обсуждавшиеся маршруты прокладки нефтепровода
"Восточная Сибирь-Тихий океан"

Маршруты нефтепровода:

1. Вариант "Та". (Ангарск - Казачинское - Тында - Сковородино - Хабаровск - Перевозная)
2. Вариант "Тб". (Тайшет - Усть-Кут - Тында - Сковородино - Хабаровск - Перевозная)
3. Вариант "Да". (Ангарск - Чита - Маньчжурия - Дацин)
4. Вариант "Дб". (Тайшет - Усть-Кут - Тында - Сковородино - Хабаровск - Дацин)
5. Вариант "Саха". (Тайшет - Усть-Кут - Ленск - Тында - Сковородино - Хабаровск - Перевозная или Козьмино)
6. Вариант "Пекин". (Ангарск - Наушки - Улан-Батор - Эрен-Хото - Пекин)

¹ Oil exploitation, Gap between government and companies // The Nikkei. - 2004. - 16 December.

III. Заключение

1. В процессе определения маршрута нефтепровода ВСТО есть два ключевых слова: перевозимая нефть и её экспортная цена. Возможная нехватка нефти, транспортируемой по нефтепроводу ВСТО, а также высокие экспортные цены сказываются на всех акторах данного процесса.

2. В данном процессе проявились резкие расхождения между правительствами и компаниями трёх стран из-за различий интересов этих акторов. Окончательное определение маршрута можно считать результатом урегулирования этих интересов.

3. Тот факт, что Россия приняла единоличное решение при определении маршрута нефтепровода ВСТО, окажет негативное влияние на дальнейшее сотрудничество в энергетической сфере в Северо-Восточной Азии. Однако следует учитывать, что целью строительства нефтепровода ВСТО является не развитие энергетического сотрудничества со странами Северо-Восточной Азии, а экономическое и социальное развитие Восточной Сибири и Дальнего Востока и получение нефтяной прибыли. Это будет препятствовать интеграции России в экономику Северо-Восточной Азии.

4. Строительство нефтепровода ВСТО дает России возможность массово поставлять сырую нефть с более высокой ценой, чем «Urals», на азиатско-тихоокеанский рынок. Но освоение новых нефтяных месторождений важнее, чем строительство нефтепровода. Сегодня важнейшая задача, стоящая перед Россией, — создание эффективного института, который будет привлекать инвестиции для освоения нефтяных месторождений в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Только при этих условиях можно добиться экономической и социальной эффективности нефтепровода ВСТО.

