

Величие в кредит

В интересах "энергетической сверхдержавы" "Транснефть" занимает миллиарды на свои мегапроекты. Но рискует остаться и без труб, и без денег. А мы - без державы.

В № 58 "Новая" начала ревизию мегапроектов, которые государство и связанные с ним компании затевали в тучные годы. В условиях кризиса их экономика, естественно, меняется. В первой публикации речь шла о сооружении нефтепровода Восточная Сибирь - Тихий океан (ВСТО). Выяснилось, что никто: ни официально, ни на условиях анонимности так и не может ответить на вопрос, во сколько же обойдется эта стройка. По грубой прикидке, однако, только первая очередь ВСТО будет стоить не менее 400 млрд руб.

Для того чтобы осилить мегапроект, "Транснефти" пришлось сделать крупные займы у госбанков и у китайцев. Эти деньги рано или поздно придется отдавать, а источник дохода у трубопроводной монополии один - плата, которую она собирает с нефтяников за продажу нефти. Из этого следует, что в конечном счете расходы по реализации проекта придется переложить на нефтяников. Только какой окажется эта нагрузка и выдержит ли ее отечественная нефтянка, уже серьезно потрепанная кризисом?

Тариф с секретом

Первый из возможных сценариев - это если ВСТО будет сам отбивать вложенные в него деньги. Он, пожалуй, наименее вероятен. Ведь труба дорогая, а достаточного количества нефти для ее заполнения (по плану - 80 миллионов тонн в год) нет и, по оценкам экспертов, приведенным в предыдущей публикации, не будет еще как минимум 10-12 лет. Кредиты же, пусть и длинные, приходится обслуживать уже сейчас. Кроме того, сама труба требует постоянных затрат: ее нужно снабжать энергией, ремонтировать и так далее.

Пресс-секретарь "Транснефти" Игорь Демин, однако, заверил меня, что тариф на прокачку нефти по ВСТО не будет слишком высоким: "Мы предполагаем, что, включая железнодорожную составляющую, тариф на ВСТО будет в пределах 32 долларов. Мы говорили о возможности введения сетевого тарифа именно для Восточной Сибири. Это означает, что стоимость прокачки будет одинаковой что до Находки, что до Сковородина".

Я попросил ряд экспертов оценить эту цифру. Двое специалистов согласились это сделать, но на условиях анонимности, потому что они до сих пор работают не на последних должностях в трубопроводном и смежном бизнесах.

Первый эксперт, не так давно перешедший из "Транснефти" в государственную нефтяную компанию, посоветовал мне быть осторожным в оценках: "Нельзя эти цифры вообще называть, я считаю. Это будет некорректно. "Транснефть" не будет принимать решения самостоятельно, потому что это вопросы государственного значения".

Второй эксперт, и сегодня работающий в аффилированной с "Транснефтью" структуре, и вовсе меня поразил: "Вопрос тяжелый, но я вам могу сказать, что на самом деле этот тариф должен быть раза в два меньше, чем они называют, то есть 16 долларов за тонну. Но ситуация сейчас в стране тяжелая! А "Транснефть" - это один из совков, который обильно наполняет финансами государственный бюджет. Поэтому в выборе тарифов компания несамостоятельна. Что ей скажут, то она и поставит".

Я решил узнать, что же говорят компании, и достаточно быстро нашел нужную цитату: "На сегодня в западном направлении стоимость прокачки нефти составляет около \$5 за баррель, и, чтобы не ухудшалась экономика, в восточном направлении надо стремиться к тому же". Это сказал премьер-министр Владимир Путин в феврале на совещании в Киришах (цитирую по "Интерфаксу").

Если учесть, что в одной тонне нефти примерно 7,3 барреля, то выходит, что Владимир Владимирович настаивает на тарифе примерно в 35-38 долларов за тонну. Причем при прокачке как на Запад, так и на Восток. Если довести эту идею до логического завершения, то мы придем к необходимости единого сетевого тарифа для всей страны.

"Мы вопрос единого тарифа не рассматриваем. Это вопрос отдаленного будущего", - сказал мне Игорь Демин.

На этот счет, однако, есть и другие мнения. "На совещании у заместителя председателя Правительства Российской Федерации И.И. Сечина (от 04.10.2008 г. № ИС-П9-39 пр) был признан целесообразным переход от существующего проектного тарифа на транспортировку нефти по нефтепроводной системе "ВСТО" к сетевому тарифу при перекачке нефти на экспорт с 2009 года. Это решение получило дальнейшее развитие в решениях совещания у председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина (от 12.02.2009 г. № ВП-П9-4 пр), согласно которым поручено ФТС России, Минэкономразвития, Минэнерго, Минтрансу, Минфину обеспечить принятие решения о введении с 1 января 2010 года сетевого тарифа на транспортировку нефти по системе магистральных нефтепроводов ОАО "АК "Транснефть".

Это написал президент компании Николай Токарев в ответ на запрос Комитета по транспорту Госдумы РФ (документ есть в редакции).

Любая уравниловка всегда приносит одним людям прибыли, а другим - убытки. Если сетевой тариф будет слишком низким, то пострадает сама "Транснефть". Если же он будет достаточно высоким, чтобы окупить расходы монополии на мегапроекты, то это выйдет боком уже нефтяникам, в том числе и государственным компаниям. В общем, не завидую Игорю Сечину, который по долгу службы курирует и "Роснефть", и "Транснефть", - ему предстоит выбрать, кого он любит больше, или принять решение, в какой-то степени плохое для всех. И как-то объяснить все это коллегам.

Впрочем, объясняться придется и с частными нефтяниками, которые хоть и равноудалены от политики, но вес по-прежнему имеют. Если продавить идею сетевого тарифа, их дополнительные затраты придется компенсировать. Например, с помощью льгот по налогообложению. Кстати, вариант отмены налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ) для месторождений Восточной Сибири уже прорабатывается. В таком случае пострадает бюджет, который недополучит часть питательных нефтедолларов. Если же нефтяников вдруг "нагнут" безо всяких компенсаций, туго придется уже всему топливно-энергетическому комплексу. И нет гарантий, что становой хребет российской экономики не переломится под тяжестью мегапроектов "Транснефти".

"Дружба" врзсь

К ним, кстати, можно отнести далеко не только ВСТО. Игорь Демин вообще предложил мне поменьше говорить о восточном нефтепроводе, потому что "с ним и так все ясно". По мнению пресс-секретаря "Транснефти", куда более актуален проект второй очереди Балтийской трубопроводной системы (БТС-2).

И верно, не далее как на прошлой неделе большой правительственный десант торжественно открыл в Брянской области строительство нового трубопровода. БТС-2 имеет не меньшее политическое значение, чем ВСТО, поскольку позволит радикально сократить объем нефти, прокачиваемой транзитом по нефтепроводу "Дружба" через Украину, с которой у нас традиционно напряженные отношения, и Белоруссию, с которой намерены мы начать войну - для начала молочную.

Трубопроводная война обещает стать еще более разорительной для Лукашенко: если российская нефть пойдет исключительно по российской территории, бюджет сопредельного государства, по оценкам экспертов, может потерять до \$700 млн в год, при том что его доходная часть составляет всего \$15 млрд.

Желание обойти Украину в большей степени продиктовано позицией Киева относительно нефтепровода Одесса-Броды, который сегодня качает российскую нефть в реверсном режиме: из Брод в Одессу, откуда она уходит танкерами по Черному морю. Не так давно президент Украины Виктор Ющенко издал указ, согласно которому потоки нефти нужно срочно перевести в обратный, аверсный режим, то есть забирать жидкость в Одесском порту и гнать ее через Броды по "Дружке" в Европу.

"Мы всерьез заявления Ющенко не воспринимали, потому что аверс экономически не выгоден самой Украине, - говорит Игорь Демин. - Так они могут прокачивать не более 5 млн тонн, а в реверсном режиме сейчас прокачивается около 10. То есть Украина от реверса получает в два раза больше денег. Но если все-таки будет принято политическое решение, то у нас на юго-западной границе запирается около 19 млн тонн нефти".

Политическая жизнь на Украине бурная и непредсказуемая, поэтому положим, что проект БТС-2 действительно необходимый и своевременный. Но как осилит его "Транснефть", бросившая огромные силы на куда менее необходимый и своевременный ВСТО?

Как следует из заявлений, которые сделал на церемонии открытия вице-премьер Игорь Сечин, финансирование стройки БТС-2 будет проходить преимущественно за счет выпуска облигаций "Транснефти", которые выкупят преимущественно госбанки. Нашли, значит, на что потратить деньги, выделенные им государством для борьбы с кризисом?

На строительство БТС-2 "Транснефти" потребуется 120-130 млрд руб., то есть примерно треть бюджета первой очереди ВСТО.

Казахстанское наследство

У компании есть еще и южный фронт, на котором тоже не все гладко.

Здесь решается один из ключевых на сегодня вопросов мировой энергетической политики: кто станет основным транзитером большой казахстанской нефти?

Основные потребители - Европа и Китай. Варианты транзита в Европу такие: по уже существующему и успешно забирающему казахстанскую нефть нефтепроводу Баку-Джейхан (Астана рассматривает возможность прокладки дополнительной ветки по дну Каспия) или через территорию России: по системе Каспийского трубопроводного консорциума (КТК) и далее по БТС-2 (если построят) и/или по нефтепроводу Бургас-Александруполис, который должен пройти по дну Черного моря, "вынырнуть" в Болгарии и дальше пойти на юг Европы и в Средиземноморский регион.

В любом из этих случаев мощность КТК необходимо увеличить с 32 млн тонн нефти в год до 67 млн.

Китай может забирать нефть у Казахстана напрямую (трубопровод по Аральской пустыне уже строится). Но она могла бы пойти и по ВСТО на Дацин, что в известной мере решило бы проблемы с наполнением восточного трубопровода и сделало бы этот проект экономически целесообразным. Однако же переговоры на этот счет если и ведутся, то пока с нулевым результатом.

"Китай ограничивает потребление нефти северо-западными провинциями, потому что они не хотят экономически поощрять регион, в котором сильны сепаратистские настроения. Китайцы хотели бы брать все объемы в районе Сковородино, это сердце страны", - раскрывает геополитическую кухню Игорь Демин.

Я со своей стороны не берусь судить о тонкостях внутренней политики Поднебесной. Известно одно: местные бизнесмены-коммунисты очень хорошо умеют считать деньги. А качать нефть по своей территории всегда выгоднее, чем забирать ее у транзитной страны. Это выгоднее и казахам, которые могут заложить в отпускную цену часть денег, которые им иначе пришлось бы платить России за транзит.

Словом, момент для того, чтобы залить казахстанскую нефть в ВСТО, похоже, утерян.

Уходит и время, необходимое для расширения КТК. Начало работ все откладывается, а без решения этой задачи бессмысленно строить и Бургас-Александруполис. Тем более что и у этого проекта, по словам Игоря Демина, возникают политические проблемы: "В Болгарии предвыборная ситуация, поэтому власти Бургаса развернули пропаганду против строительства".

Выборы, впрочем, случаются в европейских странах регулярно, и ставить в зависимость от этого реализацию ключевых для "Транснефти" проектов было бы слишком авантюрно.

Кстати, проект Бургас-Александруполис буксует не только из-за позиции городских властей, но и потому, что не готово технико-экономическое обоснование (ТЭО). По условиям межправительственного соглашения "Транснефть" должна была форсировать работу в этом направлении еще год назад, однако время идет, а ТЭО все готовится.

Иными словами, если монополия в чем и преуспела за последние годы, так это в деле привлечения все новых и новых займов. За которые, в том или ином формате, придется расплачиваться всей нашей экономике: от самой компании до федерального бюджета.

ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ ВСТО И ТАРИФЫ В ПЕРИОД ПОГАШЕНИЯ КРЕДИТОВ						
Год	Суммарные расходы, млн рублей в год				Транспортировка нефти, млн тонн в год	Средний тариф на транспортировку нефти, руб./тонна
	ВСТО-1	ВСТО-2	Сковородино — Мохэй	Всего		
2010	84 778			84 778	30	2826
2011	83 194			83 194	30	2773
2012	81 611	81 534	3583	166 728	45	3705
2013	80 027	79 666	3474	163 167	45	3626
2014	78 443	77 798	3365	159 606	45	3547
2015	76 859	75 930	3256	156 044	45	3468
2016	75 276	74 061	3146	152 483	50	3050
2017	73 692	72 193	3037	148 922	50	2978
2018	72 108	70 325	2928	145 361	55	2643
2019	70 525	68 456	2819	141 800	55	2578
2020	68 941	66 588	2710	138 238	60	2304
2021	67 357	64 720	2600	134 677	60	2245
2022	65 773	62 851	931	129 556	65	1993
2023	64 190	60 983	931	126 104	70	1801
2024	62 606	59 115	931	122 652	75	1635
2025	61 022	57 247	931	119 200	80	1 490

Данные, использованные при подготовке этой таблицы, нам предоставил источник в компании. Источник анонимный, поэтому цифры могут различаться с официальными. Но если все так, как он утверждает, то экономически обоснованный тариф для ВСТО (с учетом необходимости возврата кредитов) намного выше \$32 за тонну, о которых говорил пресс-секретарь «Транснефти» Игорь Демин.

Выводы

1. За последние десять лет "Транснефть" не завершила ни одного крупного проекта, тем не менее под их реализацию взяты колоссальные кредиты, уступающие разве что долгам Дерипаски.
2. Цена всего, что строит "Транснефть", постоянно меняется - и только в сторону увеличения. Окончательного бюджета мегапроектов сегодня не может назвать никто.
3. То, что делает компания, определяется в первую очередь политическими причинами - так, как их понимает премьер-министр Владимир Путин. Его решения, иногда основанные на недостоверной информации, обсуждению не подлежат - и это делает еще более сомнительной экономику мегапроектов.

Автор: Алексей Полухин © Новая газета ЭКОНОМИКА, РОССИЯ 👁 3041 16.06.2009, 14:30 📌 275

URL: <https://babr24.com/?ADE=78499> Bytes: 12450 / 12277 Версия для печати

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Алексей Полухин.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: [@bur24_link_bot](#)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)