



Альтернативные маршруты транспортировки нефти из каспийского региона

Серегин Н.И.

(ОАО «Газпром нефть»)

23.06.2009 года

Каспийскому региону нужны дополнительные мощности для транспортировки нефти

- Казахстан является и сохранит в перспективе роль основного поставщика нефти на внешние рынки.
- Азербайджан и Туркмения также являются важными экспортерами углеводородов.
- Существующий дефицит мощностей для транспортировки нефти.

Экспортные маршруты сегодня

- КТК Каспийский трубопроводный консорциум доставляет нефть из Каспийского региона в Черное море
- БТД Баку – Тбилиси - Джейхан
- Атырау – Самара
- Атасу-Алашанькоу
- Порт Актау
- Казахстан-Оренбург
- Ж/д перевозки

Проекты новых экспортных нефтепроводов



- Расширение КТК с 30 до 67 млн. тонн
- Нефтепровод Казахстан-Китай мощностью 20 млн. тонн в год
- Проект создания Казахстанской Каспийской Системы Транспортировки (Ескене-Курык-Баку) к 2012г. далее в БТД или по другим транспортным маршрутам через Азербайджан (Баку-Батуми, Баку-Супса, Баку-Новороссийск)
- Проекты, нефтепроводов из региона Черного моря (Бургас-Александруполис, Самсун-Джейхан, Констанца-Триест, Бургас-Влера)

Расширение КТК

- Мощность возрастет до 67 млн. тонн т.е. увеличится более чем 3 раза. Проект расширения является наиболее значимым для грузоотправителей нефти из Каспийского региона.
- Что делать с ростом объема нефти в Черном море?

Казахстан-Китай

- Важный для Казахстана и Китая проект нефтепровода мощностью 20 млн.тонн
- Соединит Атырау и Алашанькоу (2684км) в 2009г. Проект находится на стадии реализации.

Казахстанской Каспийской Системы Транспортировки



- Проект ККСТ (Ескене-Курык-Баку) планируется осуществить к 2012г.
Дальнейшие маршруты: Баку-Тбилиси-Джейхан
- Маршруты через Азербайджан
 - Баку-Батуми (Черное море)
 - Баку-Супса (Черное море)
 - Баку-Новороссийск (Черное море)

Маршруты транспортировки нефти через Черное море

- Актуальность основного маршрута через проливы Босфор и Дарданеллы сохранится, но каким является предел пропускной способности (150-160 млн. тонн?)
- Альтернативные маршруты – проекты трубопроводов. До финансового кризиса их было много. Какие являются наиболее реалистичными с точки зрения реализации?

Транспортировка нефти через Черное море

Вход в пролив Босфор



Транспортные проблемы в проливах

Проливы Босфор и Дарданеллы проходят через Стамбул

- Население города составляет 12 млн. человек*
- Повышенный риск разливов нефти и террористических актов*
- Капитан танкера совершает 23 поворота – риск человеческой ошибки*
- Нефтяные грузы составляют менее 4% всех перевозок*
- Растущие ограничения на проход танкеров, ночью перевозка грузов запрещена*
- Из-за тумана и сильного течения судоходство в Проливах прекращается на 25 дней ежегодно*
- Задержки в 2003/4 гг. составили 34 дня, совокупные отраслевые затраты за простои танкеров составили ~ 750 млн. долл. США*

Многомиллионный город Стамбул



Босфор +15-20% грузоперевозок в год

- Погодные условия могут надолго останавливать движение
были случаи простоя танкеров в ожидании прохода свыше 30 дней
- Проход танкеров осуществляется только в дневное время



Маршрут транспортировки нефти через проливы Босфор и Дарданеллы



История проектов альтернативных маршрутов из Черного моря в Средиземное

Попытка реализовать проект **Бургас-Александрополис** в качестве альтернативы проливам была инициирована Грецией в начале 90х гг., но длительное время переговоры с разным составом участников не давали результата. (Параллельно обсуждался маршрут по территории Турции **Кейкей-Ибрихаба**).

Проект трубопровода **Самсун-Джейхан** был предложен Турцией и компанией ENI. Значительно большая протяженность, необходимость строительства многочисленных насосных станций. Концентрация трех трубопроводов (Киркук-Джейхан и БТД) в одной точке.

Проект **Костанца-Триест** был объявлен в качестве проекта на встрече министров стран ЕС.

Проект **Бургас-Влера** неоднократно обсуждался в качестве возможной альтернативы или комбинации к проекту Бургас-Александрополис

**ТЕХНИЧЕСКИ ОСУЩЕСТВИМ КАЖДЫЙ. НО ТОЛЬКО ТЕХНИЧЕСКИ.
ФИНАНСОВАЯ СИТУАЦИЯ ОКАЖЕТ КРАЙНЕ СЕРЬЕЗНОЕ ВЛИЯНИЕ
НА ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ ИНВЕСТОРАМИ.**

Маршруты трубопроводов Бургас-Александруполис и Самсун-Джейхан



Альтернативный проект «Бургас-Александруполис» стартовал в 2006г

В ходе визита президента РФ В.В. Путина в Грецию 4 сентября 2006 года с российской стороны на высшем государственном уровне предприняты усилия для вывода переговорного процесса из тупика.

В ноябре 2006 года ОАО «Газпром нефть», ОАО «Роснефть» и ОАО «АК «Транснефть» подписали учредительные документы о создании консорциума «ТКБА», который должен сохранить за собой в проекте 51% сторонами, а также создание В Международной Проектной Компании (МПК) российские акционеры выступают с единой позицией российской компанией ООО «Трубопроводный Консорциум «Бургас-Александруполис» (ООО «ТКБА»).

Генеральный директор
ООО «ТКБА»
Евстратов Д.П.
ОАО «АК «Транснефть»

**СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ
ООО «ТКБА»**

Председатель Совета
Директоров
Барков М.В. –
Вице-президент
ОАО «АК «Транснефть»

ОАО «АК «Транснефть»
НК «Роснефть»
ОАО «Газпром нефть»

Хронология

- 04.09.06. В Афинах Президентами Российской Федерации, Республики Болгарии и Премьер-министром Греческой Республики подписана Декларация о сотрудничестве в области энергетики, в соответствии с которой российские компании **ОАО «АК «Транснефть»**, **ОАО «НК «Роснефть»** и **ОАО «Газпром нефть»** приняли решение о создании ООО «Трубопроводный консорциум «Бургас-Александруполис» (ООО «ТКБА») для последующего участия в качестве единого акционера (юридического лица) от Российской Федерации в создании Международной проектной компании по реализации проекта нефтепровода «Бургас-Александруполис».
- **Январь 2007 г. ООО «ТКБА» зарегистрировано.**
- 15.03.07. В Греции подписано **Межправительственное соглашение**. Соглашение ратифицировано парламентами трех стран.

Цель проекта – создание альтернативного маршрута транспортировки нефти из Черного моря в Средиземное, минимизация убытков от простоя танкеров

- Рост потерь от простоев танкеров и общая тенденция роста тарифов должны, как ожидается, сделать прокачку через трубопровод экономически эффективной*
- Для отгрузок через проливы могут использоваться танкеры с тоннажем до 150 тыс. т, отгрузка же нефти из Александруполиса предполагает возможность использования танкеров 300 тыс. т, в т. ч. на рынок США*

Общие данные по проекту

- Предварительное ТЭО проекта готовилось компанией ILF в конце 90-х годов.
- Оценочная стоимость реализации проекта составила около 1 млрд. евро при следующих предполагаемых технических характеристиках нефтепровода:
 - ✓ Общая длина 279-360 км (в зависимости от маршрута)
 - ✓ Диаметр трубы 36 дюймов
 - ✓ Пропускная способность от 30-35 млн. т в год
 - ✓ 2 терминала в виде ВПУ

**Расчеты экономики требуют
уточнения в условиях меняющейся ситуации**

Участники проекта

Структура сделки :



ОАО «Роснефть»
33,33%



ОАО «АК «Транснефть» -
координатор проекта
33,34%



ОАО «Газпром нефть»
33,33%

ООО «Трубопроводный
Консорциум «Бургас –
Александруполис»

51%

Hellenic Petroleum + Thraki: **23,5%***

Греция
24,5%

Греческая Республика: **1%**

«Трансбалканский
Трубопровод»
МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОЕКТНАЯ
КОМПАНИЯ

Болгария
24,5%

17 января 2008 года
Процедура подписания соглашения
Акционеров «TRANS BALCAN PIPELINE B.V.»



Межправительственное соглашение

- Участники «ТКБА» приняли участие в подготовке замечаний к тексту Межправительственного соглашения России, Болгарии и Греции в поддержку проекта.*
- На переговорах Минпромэнерго с болгарской и греческой сторонами достигнуты договоренности по проекту Межправительственного соглашения. Соглашение официально подписано в ходе визита В.В. Путина в Грецию 14-15.03.07. В тексте соглашения удалось согласовать наиболее важный аспект: трубопровод должен быть единым транспортным объектом, включая терминалы.*

«TRANS BALKAN PIPELINE B.V.»

- *Создание МПК – компании «Трансбалканский трубопровод» стало важным шагом на пути реализации проекта. Соглашение акционеров подписано в Софии 17 января 2008 года.*
- *Компания зарегистрирована в Голландии, утвержден бюджет Периода развития, избраны Правление и Наблюдательный Совет.*
- *Обновленное ТЭО ожидается во 2м квартале 2009 года, технический консультант - компания ILF уже приступила к выполнению этой задачи.*
- *Выбран финансовый консультант по проекту – банк «Сосьете Женераль».*
- *Принято решение об открытии офисов компании в Греции, Болгарии, России.*

Тарифы и расходы на простои танкеров в проливах (по данным ОАО «Газпром нефть», долл./тн)

	Суэцмакс (135 000 тн)		Афрамакс (80 000 тн)	
	Фрахт	Проливы	Фрахт	Проливы
Январь	10,2	13,15	15,35	15,2
Февраль	15,3	12,25	16,5	14,45
Март	10,5	2,86	10,3	4,55
Апрель	8,27	0,5	10,35	0,75
Май	7,2		9,5	
Июнь	9,22		10,17	
Июль	8,09		9,22	
Август	9,77		11,61	
Сентябрь	1,45		12,44	
Октябрь	8,01	2,14	9,22	2,7
Ноябрь	10,01	2,5	12,72	3,06
Декабрь	7,55	5,57	7,69	8,25

Управление проливами Босфор и Дарданеллы в 2004-2008 годах

Влияние финансового кризиса на грузопотоки

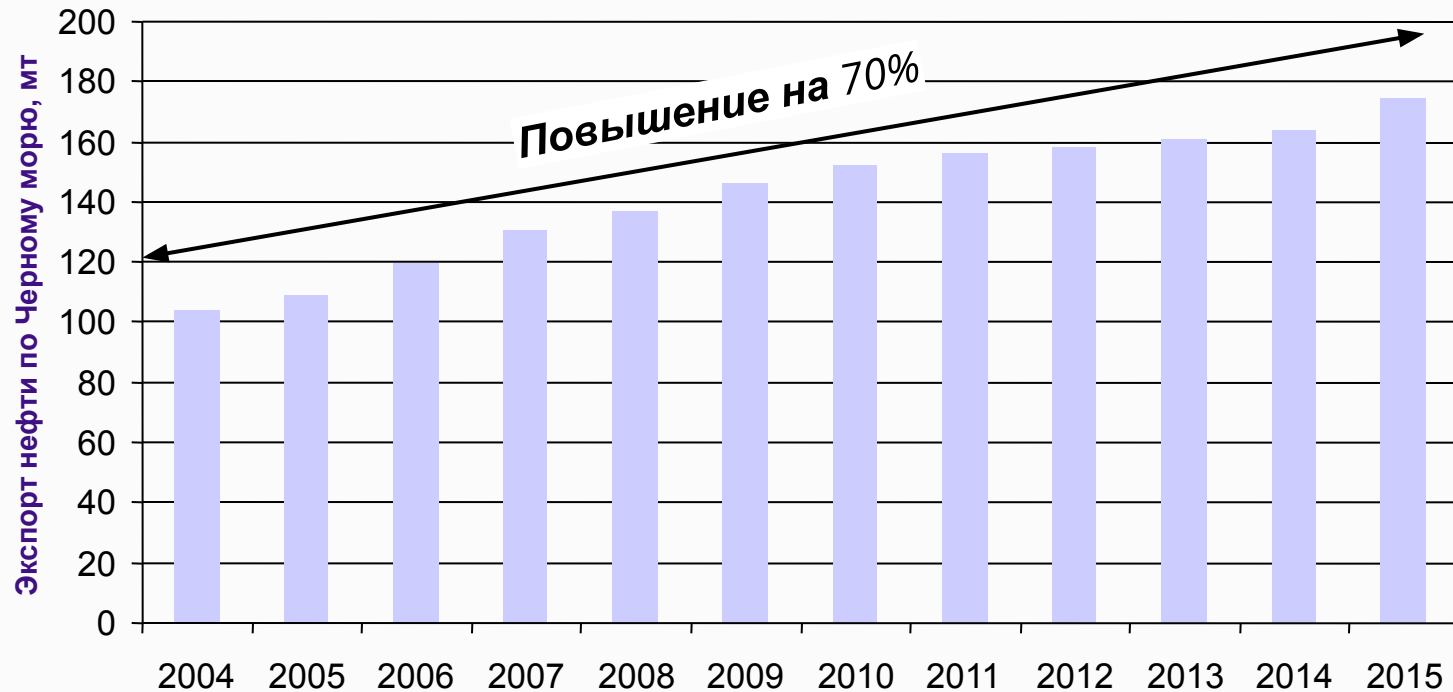
- Турция ввела систему Локхид Мартин ВТС (Lockheed Martin VTS)*
- Повышение существующей пропускной способности: Затоп уменьшился: время ожидания - 16 дней на 2 декабря 2004 г. сократилось до 5 дней к 30 декабря, зима 2007/2008 была практически без проблем*
- Но в настоящее время достигнут лимит пропускной способности*

Как повлияет финансовый кризис на объем грузоперевозок в проливах?

Скажется ли замедление темпов освоения новых месторождений в каспийском регионе?

Можно ли обойтись вообще без альтернативных транспортных путей отгрузки нефти?

Прогнозируемый рост экспорта нефти через проливы Босфор и Дарданеллы



Центральный прогноз CERA на декабрь

- **Только расширение КТК добавит 45 млн. тонн**
- **Актуальность альтернативных маршрутов транспортировки нефти сохранится**

Спасибо за внимание