УДК 339.9+621.311

А. МАМЕДОВ

Межрегиональная Академия управления персоналом, г. Киев

ПРОЕКТ ТРУБОПРОВОДА "БАКУ–ОДЕССА–БРОДЫ": РЕАЛИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЕАЛИЗАЦИИ

Наукові праці МАУП, 2008, вип. 3(19), с. 132–137

Проект "Одесса–Броды" имеет огромное стратегическое значение для энергетической безопасности Европы, но Россия видит в этом проекте как экономические, так и политические составляющие негативных последствий для собственного монопольного положения в этой сфере. Проект предусматривает создание коридора для транспортировки каспийской нефти на европейский рынок через Азербайджан, Грузию, Украину и Польшу. Запасов азербайджанской нефти достаточно для запуска нефтепровода "Одесса–Броды–Плоцк". Этот проект выгоден как для Азербайджана, так и для Украины, Польши и Европы в целом, но требует совместных усилий для его реализации.

Проект "Одесса–Броды" имеет огромное стратегическое значение для энергетической безопасности Европы. Проблема транспортировки природных энергоносителей носит чрезвычайно острый характер как для страны-транзитера, так и страны-экспортера нефти. Украинская сторона ранее пригласила Россию к участию в новом транзитном проекте, но сегодня речь идет о запуске нефтепровода, который может стать конкурентом существующим российским проектам. Если Украине удастся ввести вторую очередь проекта "Одесса–Броды", которая увеличит мощность трубопровода до 40 млн т, то российский участок трубопровода "Дружба" потеряет свою актуальность, поскольку в этом случае легкая и малосернистая каспийская нефть сделает неконкурентоспособной российскую URALS.

Нефтепровод "Одесса–Броды" построен между терминалом г. Одесса и г. Броды Львовской области, где осуществлена стыковка с нефтепроводом "Дружба". Эксплутационная длина трубопровода составляет 675 км, проектная мощность — 14,5 млн т нефти в год.

История проекта. Первоначальной целью строительства рассматриваемого нефтепровода был транзит каспийской нефти в Центральную Европу, а в перспективе — и в порты Балтийского моря, в настоящее время трубопровод работает в реверсном режиме, нефть из нефтепровода "Дружба" поступает до терминалов украинского порта Южный. Стоимость строительства составляет 550 млн грн (около 100 млн дол.).

Нефтепровод строился на протяжении 1996–2001 гг. [2]. Приведем характеристики его состояния на 13 мая 2005 г. [3]:

- общий объем транспортировки нефти в 2004 г. составил 1049,5 тыс. т;
- за период январь — апрель 2005 г. в порту "Южный" было отгружено в танкеры около 1770,9 тыс. т нефти;
- в мае 2005 г. было запланировано перекачать 729 тыс. т нефти.

Перспективы. Планируется достроить нефтепровод от г. Броды к польскому г. Адамова Застава на другой ветке нефтепровода "Дружба". После достройки нефтепровод предполагается запустить в аверсном режиме для перекачки каспийской нефти на НПЗ Польши и далее — на балтийские нефтетерминалы. Больше всего критики вызывает то, что проект выгоден Украине не с экономической точки зрения, а с политической. В частности, Украина с тех пор, как началась работа по нефтепроводу, столкнулась с энергетическими проблемами, и смогла частично решить их в 2004 г., начав использовать трубопровод в реверсном режиме. Строительство нефтепровода "Одесса–Броды" в 2001 г. ставило главную цель: уменьшить зависимость Украины от российс-

© А. Мамедов, 2008

кой нефти и расширить поставки нефти в другие районы Европы.

В результате соглашения о сотрудничестве в энергетическом секторе, подписанного в Вильнюсе 10 октября 2007 г. на энергетическом саммите ГУАМ в присутствии президентов стран-участниц, проект достройки нефтепровода может быть завершен. Корпоративный договор был заключен между государственными нефтяными и нефтетранспортными компаниями Азербайджана (Socar), Грузии (Georgian Oil и Gas Corporation), Литвы (Klaipedos Nafta), Польши (PERN Przyjazn) и Украины (ОАО "Укртранснефть") о присоединении к совместному польско-украинскому предприятию "Сарматия".

Данным соглашением о сотрудничестве предусматривается создание коридора для транспортировки каспийской нефти на европейский рынок через Азербайджан, Грузию, Украину и Польшу. Предполагаемый маршрут транспортировки углеводородов выглядит так: азербайджанская нефть поступает в грузинский порт Супса по имеющейся системе нефтепроводов, далее транспортируется танкерами в одесский порт "Южный", а оттуда доставляется в Европу по нефтепроводу "Одесса–Броды" [4].

Проект "Одесса–Броды" был задуман Украиной в 90-х годах XX в. с целью транспортировки каспийской нефти в страны Центральной и Северной Европы. Строительство началось без каких-либо гарантий со стороны производителей по его заполнению. Официальное открытие нефтепровода протяженностью 667 км состоялось в августе 2001 г. Оператором магистральных нефтепроводов Украины выступает ОАО "Укртранснафта", которое входит в состав НАК "Нефтегаз Украины". В декабре 2001 г. закончилось строительство нефтеперевалочного комплекса "Южный" под Одессой. Мощность первой очереди нового нефтетранспортного коридора составляет 9–14 млн т в год, что определяется потребностями двух западно-украинских нефтеперерабатывающих заводов (до 4 млн т) и резервом нефтепровода "Дружба" в направлении Словакии, Венгрии, Чехии, Хорватии и других стран (5 млн т). Следующим шагом в развитии нефтетранспортной системы "Одесса–Броды" должно было стать продолжение существующего нефтепровода от г. Броды в Польшу — до г. Плоцка, где расположен самый мощный в стране НПЗ, а также до балтийского экспортного терминала в Гданьске. Предполагалось, что после завершения строительства всего комплекса технологическая мощность системы достигнет 40 млн т в год. Однако эти планы не реализованы до сих пор из-за отсутствия нефти на прокачку [5].

По предварительным оценкам, длина нефтепровода "Броды–Плоцк" составит 560 км, диаметр — 800 мм, предварительная стоимость проекта — 400–500 млн дол.

Технические характеристики нефтепроводной системы "Одесса–Броды" [6]:

Длина	674 км
Диаметр	1020 мм
Начальная пропускная мощность	14,5 млн т
Пропускная мощность после введения II очереди	45,0 млн т
Главных насосных станций	1
Количество насосных станций после введения II очереди	3
Дедвейт танкеров	до 100,000 т
Вместимость резервуарного парка I очереди	200,000 м^3
Вместимость резервуарного парка после введения II очереди	600,000 м^3

По информации украинского министра, трубопровод "Одесса–Броды" может начать транспортировать нефть в Европу уже в 2009 г. Впрочем, оптимизм польского премьер-министра разделяют далеко не все члены его кабинета. Среди умеренных оппонентов — вице-министр экономики Петр Наимски, который отвечает за дела ТЭК в правительстве. Недавно он заявил, что с подписанием документов и вложением инвестиций в проект развития трубопровода "Одесса–Броды" спешить не стоит. Прежде чем приступать к реализации данного проекта, сказал он, необходимо убедиться в том, что "внутренняя ситуация в Украине будет стабильной и предсказуемой. Однако уже через два дня после подписания декларации П. Наимски стал более дипломатичен в высказываниях, уточнив, что Украина и Польша предполагают строить продолжение трубопровода даже дальше, чем планировалось изначально, — до г. Гданьск, а не до г. Плоцк. Он также сообщил о возможности достройки дополнительной ветки до немецкого порта Вильгельмсхаффен (такой проект уже озвучивали украинские чиновники) для дальнейшего экспорта каспийской нефти из трубопровода "Одесса–Броды–Гданьск" по морю [7].

В Баку считают реальным заполнение нефтепровода "Одесса–Броды–Плоцк", но и не забывают о стоимости трубопровода "Баку–Джейхан".

Заявление президента Азербайджана Ильхама Алиева о том, что запасов азербайджанской нефти достаточно для запуска нефтепровода "Одесса–Броды–Плоцк" в пресс-службе Государственной нефтяной компании Азербайджанской Республики (ГНКАР) считают совершенно взвешенным и реальным. "Согласно общепринятой мировой практике, такие данные руководителям государств предоставляют специалисты. Для этого ответственные сотрудники ГНКАР собирают и анализируют информацию о разведанных запасах, учитывают темпы добычи и множество необходимых данных, после чего оценивают возможные объемы транспортировки углеводородов по тем или иным направлениям", — разъяснили корреспонденту ИА "REGNUM". Было также отмечено, что по трубопроводу "Одесса–Броды–Плоцк" во время всего его эксплуатационного срока будет транспортироваться не только азербайджанская, но и казахстанская нефть. "Между двумя сторонами ведутся успешные переговоры, которые вселяют достаточную уверенность в осуществлении этого проекта", — заявили в ГНКАР.

Сегодня ГУАМ пытается повернуть историю вспять, остановить работающий проект и вернуться к старой идее, хотя сейчас сделать это будет гораздо сложнее, чем изначально. За истекший период Азербайджан и Казахстан работали над другими проектами, поэтому, скажем прямо, аверс Одесса–Броды в числе их приоритетных задач не стоял. По крайней мере, один из четырех президентов стран ГУАМ Ильхам Алиев осознавал это в полной мере. Ведь задача состоит не в том, чтобы заполнить трубопровод "Одесса–Броды", а в том, чтобы оправдать миллиардные инвестиции в этот проект.

После длительных уговоров Астана вроде бы дала согласие на подключение в будущем к рассматриваемому проекту, однако никаких конкретных соглашений на этот счет так и не было подписано. Говорить о том, что мечта западных инвесторов — прокладка трубопровода по дну Каспия — осуществится в среднесрочной перспективе — нелепо. Речь даже не в запасах сырья в прикаспийских государствах и их реальных возможностях по его добыче. Такой проект, если он и будет разработан, неминуемо столкнется при реализации с целым комплексом политических и экологических проблем, преодоление которых займет не одно десятилетие. А пока президент Казахстана Н. Назарбаев, видимо, решил ограничиться символической поддержкой данного проекта в виде танкерных поставок в объеме не более 10 млн т в год. Этим и будет исчерпан текущий экспортный потенциал казахстанской стороны.

В свою очередь, азербайджанский эксперт Чингиз Велиев предложил разделить заявление президента Азербайджана Ильхама Алиева о том, что запасов азербайджанской нефти достаточно для запуска нефтепровода "Одесса–Броды–Плоцк", на две части. Если в данном случае речь идет о поддержании его ресурсной базы на весь срок эксплуатации, то такими разведанными запасами нефти Азербайджан в настоящее время не располагает. В дальнейшем, если экспортная казахстанская нефть будет заполнять трубопровод "Баку–Тбилиси–Джейхан", то тогда Азербайджан сможет перекинуть часть своих нефтяных ресурсов на это направление. Вместе с тем, стороны должны предоставить серьезные льготы по транзитным и таможенным тарифам по этому транспортному коридору. Следует помнить, что не вся нефть, добываемая в рамках Соглашения о разделе продукции с контрактной площади АЧГ, принадлежит азербайджанской стороне. Кроме того, не надо забывать, что приоритетным направлением для азербайджанской нефти был избран порт Джейхан, а пропускная способность нефтепровода "Баку–Тбилиси–Джейхан" составляет 50 млн т в год. Следовательно, в разные годы эксплуатации нефтепровода у Азербайджана не будет хватать собственной нефти даже для заполнения этого трубопровода, вот тогда наверняка встанет вопрос об окупаемости этой "большой трубы", в строительство которой уже вложено более 4 млрд дол.

После прихода к власти В. Ющенко Украина непрерывно вела дипломатические переговоры по вопросу использования трубопровода "Одесса–Броды" в соответствии со своим целями (прокачка каспийской нефти в Европу). Даже В. Янукович, сторонник России и соперник В. Ющенко в "оранжевой" революции, будучи премьер-министром, посетил Баку, где просил поддержать трубопровод нефтью. В Баку были проведены переговоры по продолжению строительства до Гданьска и транспортировки каспийских энергоресурсов через Грузию до Черного моря. Проект имеет серьезную поддержку со стороны Украины, Польши и Литвы. Эти страны диверсификацией поставок энергоносителей и транспортных направлений стремятся снизить свою зависимость от России.

Отметим, что Украина и Польша планируют осуществить запуск нефтепровода "Одесса–Броды–Плоцк" в конце 2011 г. Однако главным ус-

ловием реализации проекта является наличие необходимых объемов каспийской нефти. Украина закончила строительство 674-километрового нефтепровода "Одесса–Броды" в 2002 г., маршрут которого позволял прокачивать до 14 млн т нефти в направлении западной границы страны. Изначально предполагалось, что трубопровод будет использоваться для прокачки каспийской нефти европейским потребителям. Однако Украина не смогла найти поставщиков нефти, поэтому трубопровод простаивал вплоть до 2004 г., когда было подписано соглашение о реверсном использовании маршрута, предполагающее ежегодную прокачку до 9 млн т нефти в направлении морского нефтяного терминала "Южный" в районе черноморского порта Одессы. В первом полугодии 2007 г. в сравнении с аналогичным периодом прошлого года текущие объемы прокачки нефти в реверсном направлении по нефтепроводу выросли в 2,5 раза — с 1,8 до 4,566 млн т. Вместе с тем, за 10 месяцев (январь-октябрь) текущего года прокачка нефти по трубопроводу "Одесса–Броды" составила 7,537 млн т [8].

Начало работы нефтепровода "Одесса–Броды" в аверсном режиме в направлении Бродов возможно не ранее сентября 2008 г. По заявлению экс-министра топлива и энергетики Украины Юрия Бойко, это реально лишь после полного заполнения проектной мощности нефтепровода "Баку–Тбилиси–Джейхан". В то же время украинский министр выразил уверенность в необходимости проводить подготовительную работу к "развороту" направления транспорта нефти. По его мнению, через два года, когда в Казахстане появится необходимый ресурс нефти для ее поставок по украинско-польскому маршруту, это станет очень актуально.

Как известно, украинское подразделение российско-британской компании "ТНК-ВР Украина" планировало прокачать около 6 млн т нефти по нефтепроводу "Одесса-Броды" в направлении Одессы в 2006 г. В то же время украинское предприятие "Укртранснефть" прогнозировало начало работы нефтепровода "Одесса–Броды" в направлении Бродов.

Следует также отметить, что проект прокачки каспийской нефти на Украину с последующим подключением нефтепровода "Одесса–Броды–Плоцк" в финансовом плане может стать для Грузии намного более выгодным проектом, нежели трубопровод "Баку–Тбилиси–Джейхан", поскольку протяженность последнего маршрута по территории Грузии, в сравнении с аналогичным показателем в других странах — участниках проекта, является небольшой. Вместе с тем, перевалка нефти к черноморскому побережью страны могла бы намного увеличить протяженность маршрута транзита, а стало быть, и прибыль государства. Кроме того, потребность в транзите энергоносителей могла бы положительно отразиться на развитии морской и железнодорожной инфраструктуры Грузии [9].

Киев и Варшава делают ставку на Баку. На днях президент Азербайджана Ильхам Алиев подтвердил, что азербайджанской нефти хватит для загрузки маршрута "Одесса–Броды". Он пояснил, что только с одного из недавно разведанных нефтяных месторождений можно ежегодно добывать около 1,6 млн т нефти. "Это только одно месторождение, а ведь есть много других, которые только исследуются", — обнадежил И. Алиев польских журналистов. Польский президент на это заметил, что заявления азербайджанского коллеги достаточно для начала достройки польской части трубопровода. Посол Польши в Украине Яцек Ключковский добавил, что Белоруссия, Казахстан и Молдавия могут принять участие в достройке нефтепровода "Одесса–Броды" до г. Гданьска.

Руководитель энергетического департамента украинского Центра экономических и политических исследований им. Разумкова Владимир Сапрыкин считает, что Россия "вряд ли обрадуется" достройке нового, конкурентного маршрута поставок нефти в Европу. Сотрудник секретариата украинского президента Виктор Шлапак уточнил: "Реализуя этот проект, мы придерживаемся наших национальных интересов и интересов наших партнеров" [10].

Киев и Баку намерены в начале июня 2008 г. подвести первые итоги работы над проектом поставок каспийской нефти в Европу по трубопроводу "Одесса–Броды", — заявил президент Украины В. Ющенко на совместной пресс-конференции со своим азербайджанским коллегой И. Алиевым. Сейчас работает совместная группа, первый отчет которой будет получен 1 июня, значит, 1 июня проведем совместную встречу с президентом Азербайджана и дадим оценку развития тех или иных проектов в этом направлении, — сказал В. Ющенко.

Нефтепровод "Одесса–Броды" был построен Украиной в 2001 г. для прокачки каспийской нефти в Европу в обход России, однако из-за отсутствия части трубопровода на территории Польши магистраль несколько лет не была за-

действована. Этот маршрут предполагает поставки азербайджанской нефти в грузинский порт Супса по имеющейся системе трубопроводов, далее она будет перевозиться танкерами в одесский порт "Южный", а оттуда поставляться по украинскому нефтепроводу "Одесса–Броды". Чтобы эта нефть шла до Европы, предстоит построить отдельные ветки длиной около 500 км на территории как Украины, так и Польши. В проекте, помимо Украины и Польши, изъявили желание участвовать Азербайджан, Грузия и Литва. А пока что сейчас трубопровод используется Украиной для прокачки небольших объемов российской нефти в реверсном режиме. Вместе с тем, в ближайшее время Украина намерена начать экспериментальную прокачку каспийской нефти по нефтепроводу "Одесса-Броды" для дальнейшей переправки на европейские НПЗ. Трубопровод в районе г. Броды подходит к трубопроводу "Дружба", по которому российская нефть идет в Европу. Это создает благоприятную возможность начать прокачку нефти, пустив ее от г. Броды по трубопроводу "Дружба" [11].

Разумеется, поставки нефти для нефтепровода "Одесса–Броды" в объеме до 5 млн т в год не являются для Украины желаемыми, поскольку проектная мощность данного нефтепровода составляет 14 млн т в год с возможностью увеличения. К тому же сегодня трубопровод работает пока в реверсном режиме (из г. Броды в Одессу), перекачивая российскую нефть в объеме около 6 млн т в год. В Киеве видят две реальные перспективы увеличения прокачки: строительство НПЗ (существует проект строительства НПЗ в Бродах) или поставка нефти по нефтепроводу "Дружба" в Словакию и Чехию. Второй вариант эксперты в нефтяной отрасли считают маловероятным, поскольку легкая каспийская нефть, смешавшись в трубопроводе "Дружба" с российской сернистой нефтью, потеряет свою привлекательность для потребителя.

И лишь после реализации этих вариантов будет задействована третья возможность увеличения объемов прокачки в результате реализации проекта строительства нефтепровода "Броды–Гданьск". Стоит отметить, что необходимость достройки нефтепровода до Гданьска считается приоритетной.

Предлагается два варианта доставки нефти к трубопроводу: 1) из Грузии в Одессу по трубопроводу; 2) танкерами. Но транспортировка танкерами повысит стоимость нефти. Строительство же нефтепровода по дну Черного моря вызовет критику России. Для реализации планируемого проекта были проведены две встречи: одна встреча прошла 12 мая 2007 г. в польском Кракове, чтобы заручиться поддержкой Азербайджана и Казахстана в вопросе обеспечения энергоресурсами, другая — 10–11 октября 2007 г. в литовской столице Вильнюсе, чтобы получить политическую поддержку ЕС и США. На вильнюсском саммите было решено провести еще одну встречу в украинской столице в 2008 г. В Киеве будут рассмотрены детали финансирования и выбора направления трубопровода. Литва хотела бы продолжить отрезок "Одесса–Броды" до своего нефтеперерабатывающего завода в Мажейкяе.

Литература

1. http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B5%D1%84%D1%82%D1%8C
2. http://ru.wikipedia.org/wiki/2001
3. http://ru.wikipedia.org/wiki/2005
4. *Водо В., Ребров Д.* Казахскую нефть развернут на Польшу. Консорциум для продления трубопровода Одесса–Броды расширяется // Газ. "КоммерсантЪ". — 2007. — № 178(3754), 1 окт.
5. http://www.oilcapital.ru/info/projects/63395/private/71862.shtml
6. http://www.ngbi.com.ua/td/about.html
7. http://www.dsnews.ua/economy/art24269.html
8. http://www.postsoviet.ru/page.php?pid=707
9. http://nregion.com/txt.php?i=3349
10. http://www.vlasti.net/index.php?Screen=news&id=242426
11. http://www.newsazerbaijan.ru/oilgas/20080522/42310467.html

Эффективность проекта увеличения протяженности нефтепровода определяется возможностью ее заполнения нефтью и наличием разрабатываемого ресурса в странах — поставщиках нефти. Сначала нужно уточнить, о каких объемах нефти идет речь — о 7 млн т нефти в год, на который рассчитана нынешняя мощность нефтепровода "Одесса–Броды–Плоцк", или же о возможности расширения его пропускной способности до 20 млн т нефти в год. Если речь идет о заполнении трубопровода нефтью в первые годы его эксплуатации, то эти цифры вполне реальны. Затем надо разобраться, что именно подразумевается под словами "запуск нефтепровода". На сегодняшний день Украина провела значительную и кропотливую технологическую работу по созданию лишь украинского участка нефтетранспортного маршрута, завершила строительство нефтепровода "Одесса–Броды" и морского нефтеперевалочного комплекса "Южный". Вместе с тем, необходимость обеспечения энергетической безопасности стран ЕС требует решительных действий в осуществлении проекта совместными усилиями.

Efficiency of the project of increase in duration of an oil pipeline is defined by possibility of its filling with oil and presence of a resource in the countries suppliers of oil. At first it is necessary to specify, about what volumes of oil there is a speech — about 7 million tons of oil a year on which present capacity of oil pipeline OBP, or about possibility of expansion of its throughput to 20 million tons of oil a year is calculated. If it is a question of filling of the pipeline with oil in the first years of its operation these figures are real. Then it is necessary to understand, what exactly is meant words "oil pipeline start". For today Ukraine has spent considerable and laborious technological work on creation of only Ukrainian site of a petro transport route has finished building of an oil pipeline "Odessa-fords" and a sea petro transshipment complex "Southern". At the same time, necessity of maintenance of power safety of the countries ES demands resolute actions in project realization by joint efforts.

Получена 20 ноября 2008 г.