

## СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РОССИИ

*Л. В. Попова*

### ПЕРСПЕКТИВЫ ЭКСПОРТА РОССИЙСКОЙ НЕФТИ В КИТАЙ

Быстрое развитие китайской экономики в течение последних двух с лишним десятилетий обусловило резкий рост спроса на энергетические ресурсы, в особенности на нефть. С начала прошлого десятилетия потребление нефти в Китае стало расти быстрыми темпами, а вслед за этим увеличивался и импорт нефтетоплива. Вплоть до 1993 г. Китай являлся нефтеэкспортирующей страной — с 1994 г. он превратился в нетто-импортера нефти. В 1990–2006 гг. потребление нефти в континентальном Китае возросло более чем в 3 раза (со 110 до 370 млн т в год), при этом темпы роста ускорились в последние несколько лет (средний прирост за период превысил 7%) (рис. 1). В 2002 г. Китай стал самым крупным потребителем сырой нефти в мире после США, опередив Японию. В соответствии с прогнозами в ближайшие десятилетия импорт нефтетоплива Китаем будет продолжать возрастать — к 2010 г. страна будет потреблять около 15% мирового производства нефти.

Важнейшими факторами повышения спроса на нефть, помимо высоких темпов развития экономики, выступают рост численности населения, увеличение числа моторных транспортных средств<sup>1</sup>, ставших более доступными после вступления в ВТО, а также низкая стоимость бензина на внутреннем рынке, составляющая только треть от стоимости бензина в странах Европы и Японии.

Китай не в состоянии удовлетворять растущий спрос на нефть за счет собственной ресурсной базы — подтвержденные собственные ресурсы нефти относительно невелики. Три основных нефтедобывающих района Китая — Дацин, Шэнли, Ляохэ, расположенные в северной и северо-восточной части Китая, близки к истощению, поддержание нынешнего уровня добычи на них возможно только при условии крупных капиталовложе-

---

**Людмила Валерьевна ПОПОВА** — канд. экон. наук, доцент кафедры мировой экономики СПбГУ. Окончила восточный факультет СПбГУ. В 1995/96 г. стажировалась на экономическом факультете Китайского народного университета (г. Пекин). С 1998 г. работает в СПбГУ. В 2001/02 г. находилась на научной стажировке в Центре Азиатских исследований Университета Тохоку (Япония). Принимала участие в ряде международных конференций, проводившихся в КНР и Японии. Сфера научных интересов — экономика стран Восточной и Юго-Восточной Азии, интеграционные процессы в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Автор 30 научных публикаций.

© Л. В. Попова, 2007

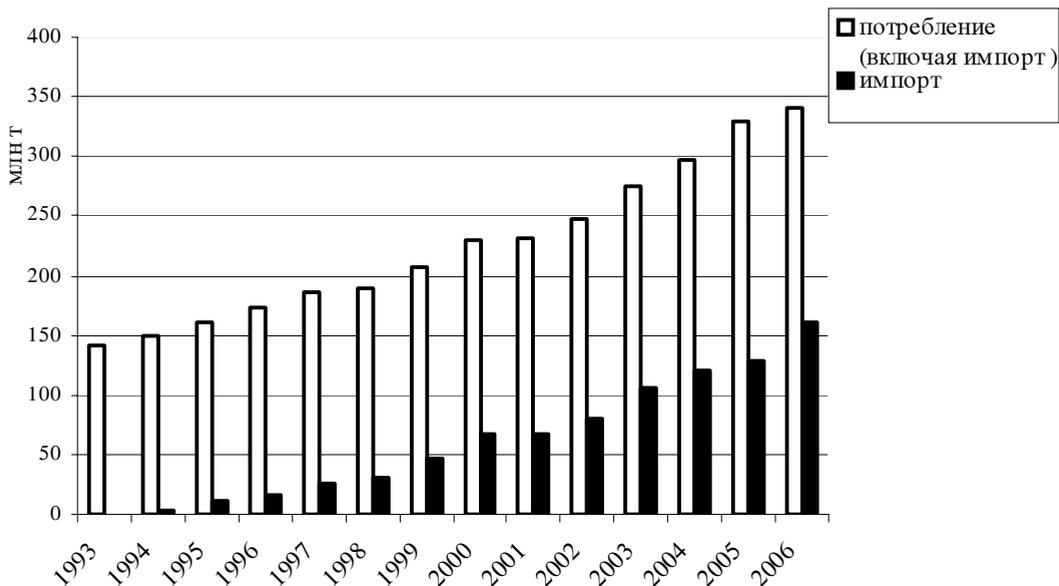


Рис. 1. Потребление и импорт нефти в Китае, млн т в год.

ний. По некоторым оценкам, подтвержденные на сегодняшний день ресурсы нефти континентального Китая будут исчерпаны уже через четырнадцать лет. Разработка же новых нефтяных месторождений в Синьцзян-Уйгурском автономном районе на западе Китая и в Восточно-Китайском море также предполагает большие затраты и связана с высоким инвестиционным риском<sup>2</sup>.

В последние годы добыча нефти в Китае поддерживается на уровне 165–170 млн т в год и, в соответствии с оценками российских ученых из Сибирского отделения Российской Академии наук, может достигнуть своего пика к 2010 г. (170–180 млн т), после чего начнется ее сокращение до 150–160 млн т к 2020, и далее до 145–155 к 2030 г. В настоящее время импорт покрывает почти половину потребности КНР в нефтетопливе (свыше 47% в первой половине 2006 г.). В ближайшее десятилетие разрыв между спросом на нефть и собственным производством нефти в стране будет продолжать увеличиваться. По российским оценкам, к 2010 г. Китай будет вынужден импортировать 220–230 млн т нефти в год (сырая нефть плюс нефтепродукты, пересчитанные в сырую нефть), к 2020 — 410–420 млн т и к 2030 — 480–490 млн т, и по этому показателю он обгонит все другие страны мира (рис. 2).

Как импортер нефти Китай находится в невыгодном положении. В настоящее время более половины импортной нефти поступает в страну с Ближнего Востока, главным образом из Саудовской Аравии, Ирана, Омана. В соответствии с прогнозом, к 2015 г. доля этого региона в совокупных импортных поставках нефти возрастет до 70%. Такая высокая зависимость страны от одного региона, который контролируется стратегическим конкурентом Китая — США, ставит КНР в крайне уязвимое положение с точки зрения надежности и бесперебойности поставок в страну энергетического сырья. Большую обеспокоенность в Китае вызывают также существующие маршруты поставок нефти в страну.

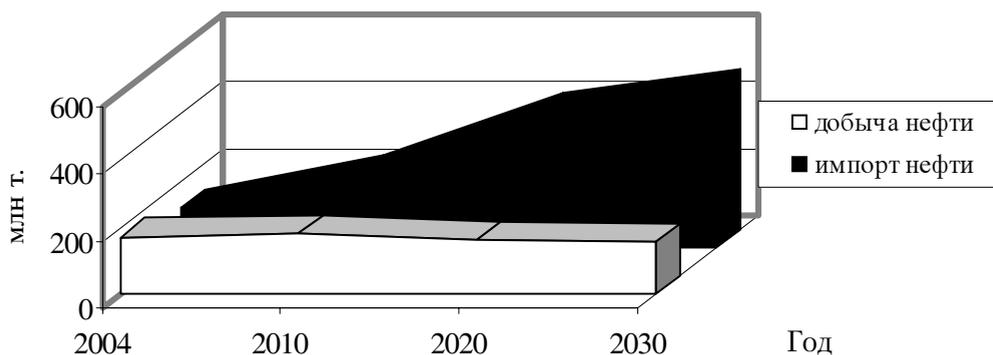


Рис. 2. Добыча нефти и импорт нефти в Китае, 2004–2030 гг.

Наиболее слабым звеном в этом отношении является Малаккский пролив, имеющий репутацию района, в котором распространено пиратство. Через него проходит более 4/5 от всего китайского импорта нефти.

В целях избежания такой высокой зависимости от одного региона КНР предпринимает усилия по диверсификации источников поставок энергетических ресурсов. Со второй половины 1990-х годов Китай активно приобретает права на участие в разведке и добыче нефти в самых различных регионах мира — Венесуэле, Судане, Западной Африке, Иране, Саудовской Аравии, Канаде и Австралии<sup>3</sup>. Кроме того, предпринимаются шаги по диверсификации маршрутов поставок нефти в страну — в настоящее время реализуются проекты строительства нескольких нефтепроводов, которые будут связывать его с месторождениями нефти в России, Центральной Азии, Бирме.

Наибольший интерес для китайской нефтяной дипломатии представляют соседние страны — Казахстан и Россия. Если казахстанское направление осваивается Китаем достаточно успешно и беспрепятственно<sup>4</sup>, то при проникновении в российский нефтяной сектор КНР сталкивается со значительными трудностями. Тем не менее китайская сторона весьма настойчиво продвигает совместные российско-китайские проекты в энергетической сфере и упорно стремится получить доступ к российской нефти. Китайские аналитики подсчитали, что Китаю было бы очень желательно к 2010 г. получать 20–30% всей импортной нефти из России<sup>5</sup>.

Российский нефтяной экспорт ориентирован на европейский рынок (94,1% в 2004 г.), что связано с наличием соответствующей инфраструктуры (трубопроводными системами). Европейское направление представляется не самым привлекательным для российских компаний с точки зрения наращивания поставок — потребность в нефти в Европе в долгосрочном плане будет расти незначительными темпами: по прогнозу Международного энергетического агентства, спрос на нефть в странах ЕС-15 к 2015 г. вырастет лишь на 4,7% по сравнению с уровнем 2003 г., в странах ЕС-27 (включая Болгарию и Румынию) — на 7% (это намного ниже прогнозируемых темпов роста спроса на нефть в странах Азиатско-Тихоокеанского региона). Кроме того, Россия уже имеет высокую долю в структуре европейского импорта нефти: примерно 33% в структуре импорта стран ЕС-15 и около 50% в структуре импорта стран ЕС-27<sup>6</sup>. Новые правила ЕС по диверсификации источников импорта энергетических ресурсов предполагают сокращение доли России в совокупных поставках и замещение российской нефти ее импортом из других стран —

Ирана, Ближнего Востока, Северной Африки<sup>7</sup>. Кроме того, возрастающую конкуренцию на европейском рынке составляет каспийская нефть<sup>8</sup>. В этой связи представляется вполне логичным то, что Российская энергетическая стратегия, утвержденная в 2003 г., предусматривает разработку нефти в в ранее не освоенных регионах России, преимущественно в Восточной Сибири, и выход на новые зарубежные рынки, в частности, рынок Северо-Восточной Азии.

Углеводородные ресурсы Восточной Сибири России значительны по масштабам (на долю Восточной Сибири приходится около 14% извлекаемых ресурсов нефти России, или порядка 10 млрд т нефти). Разведанных месторождений достаточно для добычи до 30 млн т нефти ежегодно. При условии вложения в геологоразведочные работы около 14,5 млрд долл. добыча нефти в регионе может достичь 80 млн т в год к 2030 г. Наиболее крупными нефтегазовыми месторождениями Восточной Сибири являются Юрбачено-Тохомское, Верхнечонское и Талаканское<sup>9</sup>.

В течение многих лет основным сдерживающим фактором для начала разработки нефти и газа в Восточной Сибири и осуществления экспортных поставок на рынки АТР являлось отсутствие трубопроводной инфраструктуры. Несмотря на это обстоятельство, экспорт российской нефти в Китай начиная с 1999 г. возрастает быстрыми темпами. В течение 1999–2005 гг. объем импортируемой КНР российской нефти и нефтепродуктов вырос с 1,5 до 12,7 млн т<sup>10</sup>. Россия вышла на 4-е место среди стран — основных поставщиков нефти на китайский рынок после Ирана, Саудовской Аравии и Омана. Доля России в общем импорте нефти КНР (в физическом выражении) выросла почти до 10% в 2005 г. В ближайшие годы поставки нефти на китайский рынок должны быть доведены до уровня 15–30 млн т в год, а при условии создания необходимой инфраструктуры российские поставки могут достигнуть уровня 60–70 млн т (около 15% от общего потребления)<sup>11</sup> (рис. 3).

Сейчас основные поставки нефти (в основном западносибирской) в Китай ведутся по железной дороге через пропускные пункты Наушки и Забайкальск–Манчжурия. В небольших объемах нефть поставляется через Казахстан по нефтепроводу Омск–Павлодар–Атасу и далее по железной дороге до Алашанькоу и Душаньцзы. В 2005 г. железно-

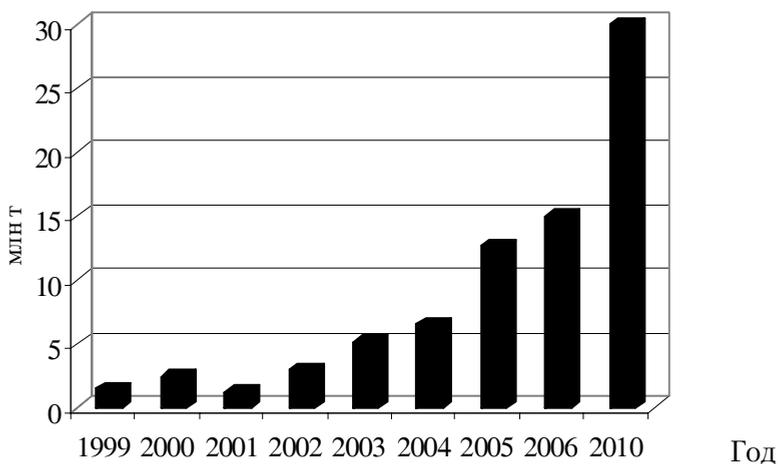


Рис. 3. Экспорт российской нефти в Китай, млн т.

дорожным транспортом в Китай перевезено 7,6 млн т нефти, по трубопроводу Омск–Павлодар отправлено около 0,5 млн т сырья компании «Сибнефть». В 2006 г. Россия планирует поставить в Китай 15 млн т нефти, в том числе 1,3 млн т по новому нефтепроводу Атасу–Алашанькоу и далее довести объемы экспорта до 20–30 млн т к 2010 г.<sup>12</sup>

Поставки нефти в Китай обеспечивают все ведущие российские нефтяные компании, но наибольший интерес к китайскому рынку проявляют «Роснефть» и «ЛУКОЙл». На государственную «Роснефть» приходится основной объем поставок нефти в Китай (около 70%). Обе компании намерены развивать бизнес в Китае. Весной 2006 г. «Роснефть» создала с Китайской национальной нефтяной компанией (China National Petroleum Corporation — CNPC) совместное предприятие, которое займется переработкой и розничной продажей нефтепродуктов на территории КНР через сеть собственных бензоколонок (АЗС). Компания «ЛУКОЙл» также рассматривает возможность приобретения активов и открытия сети бензоколонок в Китае.

Для российских компаний поставки нефти по железной дороге в Китай являются малорентабельными по сравнению с европейским направлением из-за высоких транспортных тарифов<sup>13</sup>. Перевозка нефти по железной дороге обходится компаниям в 3–4 раза дороже, чем по трубопроводу (около 12,3 долл. за баррель нефти). Высокие тарифы на перевозку и высокие экспортные пошлины стали одной из причин недопоставки в Китай в 2005 г. 2,4 млн т нефти (вместо запланированных 10 млн т по железной дороге было фактически поставлено 7,6 млн т). В этом году поставки по железной дороге вновь сократились — по данным РЖД, сокращение в июле 2006 г. составило 25% по сравнению с июлем 2005 г.<sup>14</sup> В частности, резко сократили свои поставки в Китай в 2006 г. компании «ЛУКОЙл» и «ЮКОС». РЖД обещают при наращивании объемов перевозок нефти создать экспортерам из России условия, аналогичные транспортировке по трубопроводу. На данный момент только компания «Роснефть» подписала соглашение с РЖД, предусматривающее действие понижающего коэффициента на транспортный тариф при условии перевозки в год не менее 8 млн т нефти. Другим препятствием для существенного наращивания экспортных поставок нефти в Китай является ограниченная пропускная возможность РЖД в районе пограничных пунктов пропуска. В настоящее время РЖД предпринимает меры по расширению пропускной способности железнодорожных станций в Забайкальске для того, чтобы довести объем поставок до 30 млн т в год<sup>15</sup>.

До тех пор, пока железная дорога остается единственным способом транспортировки российской нефти, Китай не может рассчитывать на гарантированные объемы поставок, поскольку эти поставки в значительной степени зависят от мировой конъюнктуры цен на нефть. Пока что благоприятная конъюнктура позволяет российским экспортерам транспортировать нефть по железной дороге, однако при условии снижения мировых цен на нефть и с учетом низкой рентабельности перевозок нефти железнодорожным транспортом, многие компании могут утратить интерес к китайскому рынку. В Китае железнодорожные поставки всегда рассматривались как временные — китайская сторона никогда не отказывалась от идеи строительства нефтепровода из России в КНР и потратила почти десять лет на лоббирование этого проекта.

**Нефтепровод Россия–Китай.** Первоначальный проект строительства нефтепровода от Ангарска до Дацина протяженностью 2,4 тыс. км принадлежал компании «ЮКОС». В 2003 г. между странами было подписано соглашение, по которому предусматривалось транспортировать 20–30 млн т сырой нефти в год в течение как минимум 25 лет начиная с 2005 г.<sup>16</sup> Однако подписание этого соглашения совпало с разработкой в России новой

Энергетической стратегии, которая предусматривает усиление государственного контроля в этой сфере, а также промышленное и социальное развитие районов Восточной Сибири и Дальнего Востока. Проект, предложенный «ЮКОСом», был отклонен, поскольку он не отвечал экономическим интересам России, не обеспечивал энергетической безопасности и не способствовал развитию региона по следующим причинам: 1) проект предусматривал только экспорт ресурсов и не был увязан с планами социально-экономического развития регионов Восточной Сибири; 2) значительный участок нефтепровода предполагалось построить на китайской территории; 3) проект обеспечивал доступ только на один зарубежный рынок; 4) эксплуатацией нефтепровода занималась бы только компания «ЮКОС». Однако его преимуществом являлась меньшая протяженность и более низкие затраты на строительство (2,8 млрд долл.).

С принятием в 2003 г. новой Энергетической стратегии позиция России по вопросу строительства газо- и нефтепроводов в Восточной Сибири и Дальнем Востоке приобрела конкретные очертания. В соответствии с приоритетами этой Стратегии, транспортная инфраструктура для транспортировки нефтегазовых ресурсов должна создаваться преимущественно на российской территории для того, чтобы гарантировать: а) национальную энергетическую безопасность; б) промышленное и социальное развитие регионов, на территории которых запланировано строительство этой инфраструктуры; в) доступ на различные рынки в АТР<sup>17</sup>. Государственный контроль за развитием энергетических ресурсов на территории России усилен, возможности участия в этом процессе зарубежных компаний ограничены, а строительство трубопроводов частными компаниями запрещено. Координатором освоения ресурсов Восточной Сибири в 2002 г. был назначен Газпром. Позже был создан консорциум компаний с участием Газпрома, государственных «Транснефти» и «Роснефти», а также компании «Сургутнефтегаз» с целью участия в освоении ресурсов данного региона.

Государственная компания «Транснефть» — оператор российской нефтепроводной системы — в том же 2003 г. предложила строительство более протяженного и дорогостоящего нефтепровода (4,2 тыс. км) от Тайшета до Находки в обход китайского Дацина, который откроет России доступ на рынки США, Японии, Тайваня и других стран АТР. Данный проект (нефтепровод Восточная Сибирь — Тихий океан (ВСТО)) был поддержан российскими региональными властями в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке и в конечном итоге в конце 2004 г. был одобрен Правительством.

Строительство ВСТО является частью российской Энергетической стратегии. Протяженность нефтепровода составляет 4,13 тыс. км, пропускная способность 80 млн т нефти в год. Оценочная стоимость нефтепровода 15–17 млрд долл. Строительство нефтепровода ведет компания «Транснефть». Проект будет осуществляться в два этапа. Летом 2006 г. началась реализация первого этапа, который предполагает строительство нефтепровода на участке Тайшет–Сковородино (6 млрд долл.) и нефтяного терминала на побережье Тихого океана. Ожидается, что первый этап строительства будет завершен в 2008 г., что позволит поставлять нефть по трубопроводу как в Китай, так и до Тихого океана комбинированной перевозкой с железной дорогой<sup>18</sup>. К строительству второго участка нефтепровода от Сковородино до Находки компания приступит после того, как на месторождениях Восточной Сибири и Якутии начнется коммерческая добыча нефти (предположительно в 2012–2013 гг.). Стоимость транспортировки нефти по новому трубопроводу от Тайшета до Находки, по словам президента компании «Транснефть», будет составлять 6,5 долл. за баррель<sup>19</sup>, что позволит сделать разработку новых нефтяных месторождений в Восточной Сибири прибыльной при уровне мировой цены на нефть в 25 долл. за баррель<sup>20</sup>.

Согласно первоначальному замыслу, наполнение трубопровода будет обеспечиваться за счет как западносибирской нефти (около 30 млн т в год), так и уже существующих и новых месторождений в Восточной Сибири (Иркутская область, Красноярский край и Якутия) (56 млн т)<sup>21</sup>. На первом этапе работы нефтепровода, однако, нефть из Восточной Сибири будет только дополнять западносибирскую<sup>22</sup>.

Первоначально проект ВСТО не предусматривал ответвления на Китай, хотя ветка нефтепровода в районе Сковородино будет проходить всего в 70 км от границы с КНР. Ставка была сделана на Японию, также заинтересованную в диверсификации источников импорта энергосырья и обеспокоенную нежелательной для нее возможностью получения первоочередного доступа Китая к российскому энергетическому рынку. Япония дала гарантии покупки 50 млн т российской нефти ежегодно и предложила кредит в 12 млрд для строительства нефтепровода и развития энергетических ресурсов Восточной России.

На протяжении двух с лишним лет вопрос о строительстве нефтепровода из России в Китай находился в подвешенном состоянии. Все это время китайская сторона на самом высшем уровне активно лоббировала строительство ответвления от Сковородино до российско-китайской границы как часть ВСТО. «Транснефть» уже давно заявила, что она в состоянии построить такое ответвление с пропускной мощностью 30 млн т в случае одобрения этого проекта Правительством. Только весной 2006 г. этот вопрос был окончательно разрешен сторонами в пользу Китая — строительство ветки на Китай от восточного нефтепровода (ВСТО) будет завершено до конца 2008 г. Китайская компания CNPC предоставит грант в размере 400 млн долл. на строительство этой ветки.

Соперничество двух крупнейших импортеров энергоресурсов — Японии и Китая — за право первоочередного доступа к российской нефти, безусловно, сыграло в пользу России, которой удалось продемонстрировать Китаю то, что он является не единственным рынком сбыта для российской нефти. Очевидно, что при этом преследовалась цель обеспечить приемлемый для России уровень цен на экспортируемые в Китай нефть и, главным образом, газ (российская сторона настаивала на рассмотрении экспортных проектов по нефти и газу единым пакетом). Вместе с тем можно ожидать некоторого ослабления интереса со стороны Японии к проекту ВСТО — Япония опасается, что поставки 30 млн т нефти в Китай не позволят гарантировать ей закупки российской нефти в необходимых объемах. Более того, она опасается, что до второй стадии проекта дело вообще не дойдет и поэтому требует от Правительства гарантий реализации проекта ВСТО в полном объеме. Япония была бы также заинтересована в подписании межправительственного соглашения, которое открыло бы японским компаниям доступ к разработке и экспорту нефтегазовых ресурсов Восточной Сибири. Однако теперь Японии дают понять, что проект ВСТО является коммерческим, а не государственным, и что реализация второго этапа строительства нефтепровода до побережья Тихого океана будет только зависеть от достижения определенного уровня нефтедобычи в Восточной Сибири<sup>23</sup>.

Когда началась пробуксовка с планами строительства российского нефтепровода, Китай в короткие сроки построил нефтепровод Атасу — Алашанькоу из соседнего Казахстана (3 тыс. км), по которому должно поставляться до 20 млн т нефти в год (в будущем до 50 млн т). Нефтепровод был введен в строй в конце 2005 г., в мае 2006 г. по нему уже начались поставки нефти, к декабрю предполагается вывести его на уровень 10 млн т в год. Проблема заключается в том, что пока Казахстан не в состоянии заполнить данный трубопровод самостоятельно и предлагает России подключиться к этим поставкам. Россия таким образом получает возможность экспортировать по этому нефтепроводу около

10 млн т на первом этапе, а впоследствии (после 2011 г.) — до 20–25 млн т нефти из Западной Сибири в КНР<sup>24</sup>. Российские компании, экспортирующие нефть на китайский рынок, давно проявляют интерес к казахстанско-китайскому нефтепроводу<sup>25</sup>, но для транспортировки нефти в Китай по этой схеме требуется вначале модернизировать нефтепровод Омск–Павлодар, который соединяется с Атасу. «Транснефть» предлагает осуществить эти дорогостоящие работы за счет нефтяных компаний. Несогласованным остается также ряд других вопросов, связанных с прокачкой по этому трубопроводу российской нефти, в том числе вопрос о размере тарифов.

В последнее время Китай также начал закупать нефть с Сахалина — по предварительным оценкам, нефтяной экспорт в Китай с Сахалина может составить 8–10 млн т к 2010 г.<sup>26</sup>

**Участие Китая в разработке российских энергетических ресурсов.** По мере увеличения зависимости Китая от импорта нефти, китайские нефтегазовые компании пытаются подключиться к разработке российских нефтегазовых ресурсов. Китайская CNPC активно принимает участие наравне с российскими компаниями в аукционах в России по нефти и газу, а также демонстрирует свой интерес в создании СП с российскими партнерами для получения доступа к российским месторождениям. Наибольший интерес для китайской стороны представляют Талаканское (Республика Саха) и Верхнечонское (Восточная Сибирь) нефтегазовые месторождения, а также Чайндинское и Ковыктинское месторождения газа. До недавних пор все попытки Китая проникнуть на российский энергетический рынок были безуспешными. В большой степени это связано с реализацией в России новой Энергетической стратегии, ограничивающей участие иностранных компаний в разработке крупных российских месторождений. К этому можно добавить фактор «китайской угрозы» — опасения усиления экономического влияния Китая в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, — что заставляет относиться к китайским намерениям настороженно.

Первая попытка проникнуть на российский энергетический рынок была предпринята CNPC в декабре 2002 г., когда Российское Правительство продало контрольный пакет акций в нефтяной компании «Славнефть» и пригласило участвовать в аукционе эту китайскую компанию. Однако CNPC была вынуждена выйти из игры после того, как Гос. дума приняла резолюцию, в которой было сказано о нежелательности иностранного участия. В конце 2003 г. компания впервые выиграла тендер на покупку около 60% акций оренбургской НК «Стимул», однако в марте 2004 г. была вынуждена под давлением властей расторгнуть сделку. Компания «Стимул» впоследствии была приобретена Газпромом. Другая неудача CNPC связана с попыткой приобретения 100% акций небольшой нефтяной компании «Томская нефть» (которая полностью принадлежит «ЮКОСу»)<sup>27</sup>. В 2004 г. CNPC намеревалась принять участие в тендере по «Юганскнефтегазу». Однако позже, после консультаций с Российским Правительством, она изменила свои планы и не стала направлять заявку на участие в тендере. Активы «Юганскнефтегаза» были куплены «Роснефтью», которая, возможно, уступит 20% акций CNPC. Эксперты допускают, что кредит в 6 млрд долл. был предоставлен «Роснефти» китайской стороной с условием дальнейшей продажи ей участия в «Юганскнефтегазе»<sup>28</sup>. Китайцы также предпринимают настойчивые попытки присоединиться к реализации проектов на Сахалинском шельфе. Так, обязательство закупать Сахалинский СПГ китайская сторона в свое время увязала с предоставлением возможности другой китайской компании — Sinopec — приобрести 5–7% акций в проекте Сахалин-2.

С июля 2005 г. китайская нефтяная дипломатия наконец-то начала приносить свои плоды. В течение визита в Россию Ху Цзиньтао в июле 2005 г. «Роснефть» подписала

соглашение с Sinopet о совместном освоении Венинского нефтегазового месторождения, которое является частью проекта Сахалин-3. Доля Sinopet в проекте освоения Венинского блока на шельфе острова Сахалин составляет 25,1%. По условиям соглашения Sinopet осуществляет финансирование геологоразведочных работ на Венинском блоке с прогнозными ресурсами в 114 млн т нефти и 315 млрд куб. м газа, а на этапе разработки этого блока у китайской стороны будет привлекаться не менее половины требуемых средств.

Соглашения и сделки, заключенные в 2006 г., открывают уже серьезный доступ к российским нефтегазовым месторождениям. По соглашению с «Роснефтью» о создании совместного предприятия китайская CNPC получит доступ к добыче нефти на территории Российской Федерации. Конечно, речь идет об ограниченном доступе под патронажем российского партнера к не самым крупным восточносибирским проектам. В июне 2006 г. Sinopet выиграла тендер на покупку у ТНК-ВР 99,49% обычных акций «Удмуртнефти», заплатив за эту сделку 3,5 млрд долл. По соглашению об опционе, заключенному до проведения тендера, 51% акций китайская сторона передаст компании «Роснефть»<sup>29</sup>. В результате этой сделки Sinopet получает доступ сразу к 26 нефтяным месторождениям в России, что позволяет говорить уже о серьезном проникновении Китая на российский нефтегазовый рынок. Продажа активов «Удмуртнефти» китайской Sinopet рассматривается в КНР как политическое решение, свидетельствующее о готовности России активизировать энергетическое сотрудничество с Китаем.

В июле 2006 г. CNPC, участвовавшая в первичном размещении акций НК «Роснефть», стала одним из ведущих акционеров компании наряду с ВР и Petronas, малайзийской государственной нефтяной компанией. Однако расчеты CNPC на участие в IPO оправдались не в полной мере — она рассчитывала получить более значительную долю в компании (CNPC был приобретен пакет акций на стоимость 500 млн долл., тогда как доля ВР и малайзийской государственной нефтяной компании Petronas, основных конкурентов CNPC, оказалась в два раза больше)<sup>30</sup>. В свою очередь, можно предположить, что выведение китайской CNPC на роль главного акционера не входило в планы «Роснефти».

\*\*\*

Налицо тенденция усиления взаимодействия двух стран в энергетической сфере. Поставки российского нефтетоплива в КНР стабильно возрастают, попытки проникновения в энергетический сектор приобрели конкретные очертания. В реализации проекта нефтепровода ВСТО Россия отдала предпочтение Китаю — строительство второго этапа трубопровода до Находки остается пока под вопросом. Главной проблемой в данном отношении выступает не столько недостаток финансовых средств, сколько небольшие объемы добычи нефтяных ресурсов в Восточной Сибири. В ближайшее время следует также ожидать дальнейшего расширения присутствия китайских компаний в сфере нефтегазодобычи РФ. Однако в обозримой перспективе китайские компании едва ли смогут получить доступ к крупным российским месторождениям из-за существующих в России опасений роста экономического влияния КНР в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке.

<sup>1</sup> Ожидается, что к 2010 г. количество транспортных средств в Китае возрастет в 90 раз по сравнению с 1990 г.

<sup>2</sup> *Matthew Fomey*. China's Energy Crunch: Alternative paths to power. Oct. 2004 ([www.afar.com](http://www.afar.com)).

<sup>3</sup> Китай начал активно приобретать зарубежные активы в сфере нефтедобычи с 1997 г., после того как китайским руководством была дана соответствующая установка.

<sup>4</sup> Китай владеет правами на разработку целого ряда месторождений на территории Казахстана. В мае 2006 г. был введен в действие новый нефтепровод Атасу–Алашанькоу, построенный с участием Китая.

<sup>5</sup> *Daojiong Zha*. China in Northeast Asia: the energy-security nexus // The Niigata energy forum 2004. Erina booklet, 2004. Vol. 3. P. 60.

<sup>6</sup> Для сравнения: доля стран Ближнего Востока в структуре импорта нефти стран ЕС-27 составляет 26%, стран Африки — менее 22% ([www.energypolicy.ru](http://www.energypolicy.ru)).

<sup>7</sup> *Шорохов В.* Новые пути российской нефти // Эксперт. № 13. 2003. 7 апр. С. 32.

<sup>8</sup> *Сторожев Я.* Экспортные рынки Тимано-Печоры ([www.ngv.ru](http://www.ngv.ru)).

<sup>9</sup> В недрах Верхнечонского месторождения, которое уже полностью разведано, имеется порядка 200 млн т нефти, на Талаканском — более 100 млн т. На обоих из них есть возможности для наращивания запасов.

<sup>10</sup> По данным Агентства Синьхуа. 2006. 10 авг.

<sup>11</sup> *Конторович А., Коржубаев А., Эдер Л.* Нефтяной рынок Китая // Нефтегазовая вертикаль. 2005. № 5. С. 81.

<sup>12</sup> По данным Reuters, в январе–июле 2006 г. Россия поставила в Китай 5,4 млн т нефти (на 23 % больше, чем за соответствующий период 2005 г.) (Russian oil exports to China fall in July // Reuters. 2006. 9 August.)

<sup>13</sup> Вопрос условий транспортировки нефтегазовых ресурсов в восточном направлении пока слабо проработан на государственном уровне.

<sup>14</sup> Russian oil exports to China fall in July // Reuters. 2006. 9 August.

<sup>15</sup> Экспорт российской нефти в Китай в ближайшие годы возрастет до 30 млн т в год // Российское информационное агентство «Новости». 2003. 14 нояб.

<sup>16</sup> Большая игра. Когда труба скитается ([www.oilru.com](http://www.oilru.com)).

<sup>17</sup> *Иванов В.* Energy security for a Northeast Asia: an update // The Niigata energy forum 2004. Erina booklet. 2004. Vol. 3. P. 31.

<sup>18</sup> *Виноградова О.* Китайские головоломки // Нефтегазовая вертикаль. 2005. № 7 ([www.ngv.ru](http://www.ngv.ru)).

<sup>19</sup> По другим оценкам реальная стоимость транспортировки нефти от Тайшета до бухты Перевозная составляет 9,8 долл./баррель ([www.energypolicy.ru](http://www.energypolicy.ru)).

<sup>20</sup> [www.transneft.ru](http://www.transneft.ru)

<sup>21</sup> *Иванов В.* A subregional energy community: climbing a ladder of aspirations // Erina report. 2004. N 60. P. 17.

<sup>22</sup> В этой связи существуют вполне обоснованные опасения относительно того, что переброска 30 млн т западносибирской нефти на Восток приведет к дефициту на европейском рынке, пути восполнения которого пока не вполне очевидны.

<sup>23</sup> Во время встречи с премьер-министром Японии Коидзуми в период проведения саммита G8 в С.-Петербурге В. В. Путин сказал, что проблема в строительстве второго этапа ВСТО заключается не в нехватке финансовых средств, а в недостаточных объемах добычи нефти в Восточной Сибири для заполнения нефтепровода в полном объеме (Putin says can't give Japan oil pipeline promise. Reuters, 2006. July 15).

<sup>24</sup> *Браун Т.* Магистраль в Поднебесную сулит выгоду нам и всем нашим соседям // Нефтегазовая вертикаль. 2004. N 8–9 ([www.ngv.ru](http://www.ngv.ru)).

<sup>25</sup> В частности, компании «Роснефть», «ЛУКОЙЛ» и ТНК-ВР выразили свое намерение использовать данный нефтепровод для поставок нефти в Китай ([www.uofweb.ualberta.ca](http://www.uofweb.ualberta.ca)).

<sup>26</sup> *Конторович А., Коржубаев А., Эдер Л.* Указ. соч. С. 83.

<sup>27</sup> CNPC fall in love with Russia ([www.rbc.ru](http://www.rbc.ru)); см. также: The Chinese are urgently requiring Yugansk ([www.rbc.ru](http://www.rbc.ru)).

<sup>28</sup> Китайская CNPC поможет Роснефти ([www.rbc.ru](http://www.rbc.ru)).

<sup>29</sup> Sinopec Completes Deal to Buy 99.49% of Udmurtneft Ordinary Shares // Russian Financial Control Monitor. 2006. August 28.

<sup>30</sup> China fails to secure major stake in Russian oil giant // Financial Times. 2006. July 15.

Статья поступила в редакцию 31 января 2007 г.