

Новый план энергобезопасности в Европе никуда не годится

13 ноября глава Еврокомиссии Ж. М. Баррозоу представил план действий по энергетической безопасности и солидарности в ЕС.

Этот план должен стать базисом для реализации стратегии «20-20-20» – снижение к 2020 г. на 20% выбросов углекислого газа, уменьшение удельного спроса на энергоресурсы на те же 20% и увеличение доли возобновляемых источников энергии в общем топливном балансе до 20%.

В рамках той же стратегии приоритетным направлением выступает организация и реализация проекта «Южный транспортный коридор», который должен позволить ЕС снизить зависимость от российского газа. Фактически такой коридор состоит из «Транскаспийской магистрали» (из Туркменистана в Азербайджан по дну Каспийского моря) и магистрали Nabucco (из Турции в Австрию). Оператором проекта должна стать вновь созданная компания Caspian Development Corporation (CDC).

Несмотря на проделанную в ЕС работу, реализация проекта «Южного транспортного коридора» пока нецелесообразна.

Во-первых, объемы газа, которые добываются в Туркменистане сегодня, уже законтрактрованы «Газпромом». Ведется строительство магистрали в Китай, пропускная способность которой уже увеличена до 30 млрд м³. Таким образом, откуда Туркмения будет брать сырье для «Транскаспийской магистрали» – неясно.

Во-вторых, ЕС слишком сильно рассчитывает на азербайджанское месторождение Шах-Дениз. На нем в рамках второй фазы освоения планируется добывать до 15 млрд м³, однако мощность Nabucco запланирована на уровне 30 млрд м³. Строительство магистрали стоимостью 8 млрд евро, которая не будет заполнена, экономически не выгодно.

В-третьих, рассматривать возможность поставок газа из Ирака, пусть и в небольшом объеме (около 5 млрд м³), выглядит по крайней мере странной. Вместе с тем крупнейший «запасник» газа на Ближнем Востоке – Иран – не может участвовать в проектах из-за наложенных на него санкций.

В результате реализация проекта «Южный транспортный коридор» в настоящих условиях невозможна. Проект не имеет гарантий безопасности и сырьевой базы. Более того, строительство столь дорогой инфраструктуры может быть оправдано только при участии Ирана, который имеет 15,7% подтвержденных мировых запасов природного газа.

Не стоит забывать и об амбициях Турции, которая не намерена выступать только транзитной территорией. С одной стороны, Турция планирует перепродавать часть сырья, с другой стороны, она хочет стать крупнейшим энергетическим хабом в регионе.

Такой статус даст Турции существенные преимущества как экономического, так и политического характера. Рассматривая «Южный транспортный коридор» как альтернативный маршрут доставки энергоносителей, Европа должна учитывать такие планы Турции, географическое положение которой сравнимо с «бутылочным горлышком». Замыкая транспортную инфраструктуру доставки сырья на Турцию, Европа должна быть готова идти на дополнительные компромиссы в каких-либо спорах (к примеру, о вступлении Турции в ЕС).

В итоге членам Еврокомиссии не стоит рассуждать об энергетической безопасности в Европе, если они готовы «замкнуть» всю инфраструктуру в Турции и если одним из поставщиков энергоресурсов для магистрали стоимостью более 10 миллиардов долларов всерьез рассматривают Ирак.

Лебедев Кирилл