

El control de las rutas de exportación de petróleo y gas de Kazajistán y Turkmenistán

Rafael Fernández *

Tema: Las nuevas vías de transporte de los recursos energéticos de Kazajistán y Turkmenistán han puesto de manifiesto que sólo China ha sido capaz de romper de forma clara el control de Rusia sobre las rutas de exportación de esos recursos.

Resumen: Las exportaciones de petróleo y gas de Kazajistán y Turkmenistán con destino el mercado europeo, que son las mayoritarias, siguen dependiendo de la intermediación rusa, dado que tanto los oleoductos como los gasoductos que se dirigen al continente europeo atraviesan el territorio ruso y son total o parcialmente propiedad de sus empresas. Esa dependencia de tránsito podría diluirse si finalmente se abriera un corredor meridional a través del Cáucaso y Turquía, pero para ello sería necesaria la construcción de tuberías bajo las aguas del mar Caspio. Por el momento, esta opción resulta improbable, pues se enfrenta a múltiples problemas.

Análisis: Recientemente se han abierto nuevas vías de transporte para dar salida al petróleo y el gas natural de Kazajistán y Turkmenistán. Ello ha servido para revalorizar la región como una importante fuente de suministro energético, pero sólo las iniciativas chinas han logrado romper de forma clara el control que Rusia sigue ejerciendo sobre la mayor parte de las rutas que conectan a las repúblicas centroasiáticas con sus mercados de exportación.

El petróleo de Kazajistán, abierto al mundo a través de Rusia y China

Kazajistán, aunque también dispone de una importante dotación de gas natural, destaca sobre todo por su riqueza petrolífera. Su contribución a la producción mundial de crudo no es muy significativa: con 1,5 millones de barriles diarios, cuenta con una cuota del 1,8% y ocupa el puesto 18 en el *ranking* mundial de productores. Sin embargo, sus reservas son muy abundantes y se espera que continúen aumentando en los próximos años. En este aspecto, Kazajistán ocupa la novena posición en el *ranking* mundial, con una cuota del 3,2%, sólo por detrás de los cinco países del golfo, Venezuela, Rusia y Libia.

Los campos más importantes son los de Tengiz y Karachaganak. El primero se encuentra situado cerca del litoral del Caspio, pero en tierra interior, y está explotado por una *joint*

* Profesor contratado-doctor de Economía Aplicada, UCM

venture formada por las norteamericanas Chevron (50%) y Exxon (25%), junto a la empresa estatal kazaja Kazmunaigas (20%) y la rusa Lukoil (5%). Karachaganak se localiza al norte del Caspio a pocos kilómetros de la frontera rusa y también está explotado desde 1997 por un consorcio de compañías extranjeras: Agip (32,5%), British Gas (32,5%), Chevron (20%) y Lukoil (15%). Otros campos de menor tamaño se reparten entre KMG EP, subsidiaria de Kazmunaigas, que aporta en torno a un tercio de toda la producción petrolera, y diversas empresas extranjeras, si bien la participación más destacada corresponde a la compañía china CNPC, que actualmente ya es responsable de cerca de la cuarta parte de la extracción de crudo de Kazajistán.

Además de los campos *onshore* que se encuentran operativos, Kazajistán cuenta con una abundante dotación de recursos bajo las aguas del Caspio. El campo de Kashagan, cuyos derechos de explotación están en manos de un consorcio internacional (Agip, Shell, Exxon, Kazmunaigas, Total, Conoco, Inpex), es considerado el más grande del mundo fuera de Oriente Medio. El descubrimiento de ese campo en 2001 permite esperar un fuerte aumento de la producción kazaja a lo largo de la próxima década. Sin embargo, después de haber sufrido sucesivos retrasos, no se prevé que la actividad extractiva pueda iniciarse antes de 2013.

El destino principal de esa nueva producción será la exportación, puesto que el consumo interno de petróleo es muy reducido y se cubre mayoritariamente con la producción *onshore* de los campos explotados por la compañía estatal. Actualmente, las exportaciones se sitúan en torno a 1,3 millones de barriles día, lo que representa un 85% de toda la producción kazaja, cerca de un 2,5% de la cuota mundial. Estas ventas se espera que superen los 3 millones cuando comience a crecer la producción *offshore*.

Ante esas expectativas, el control, el trazado y la capacidad de las rutas de exportación aparecen como un asunto de creciente importancia estratégica. No obstante, la preocupación por el control de las rutas de transporte data de los primeros años 90, cuando se concedió la explotación de Tengiz a la empresa norteamericana Chevron. Por entonces, la única vía de salida del petróleo kazajo era por el norte a través del oleoducto *Atyrau-Samara*, heredero de la red estatal de la antigua Unión Soviética (véase el Mapa 1). Ante esta situación, el gobierno kazajo inició conversaciones con los gobiernos de Rusia y Omán para construir un nuevo oleoducto que permitiera dirigir el petróleo de Tengiz directamente hacia los mercados occidentales a través del puerto ruso de Novorosiisk, en el mar Negro.

El Observatorio de Asia Central (OAC) fue establecido en 2007 por tres instituciones interesadas en la zona: Casa Asia, CIDOB y el Real Instituto Elcano

Área: Asia/Pacífico – ARI 80/2010
Fecha: 03/05/2010

Mapa 1. Oleoductos en Asia Central



Fuente: AIE, 2009.

El acuerdo se materializó en 1996, creándose un consorcio (*Caspian Pipeline Consortium, CPC*) en el que los tres gobiernos pasaron a disponer de la mitad de las acciones. El posterior abandono de Omán ha dejado la participación de rusos y kazajos en un 31% y 21,5%, respectivamente, mientras que la otra mitad del capital la aportan Chevron (15%), Lukarco (12,5%), Exxon (7,5%), Rosneft-Shell (7,5%), Agip (2%), BG (2%) y Oryx (1,75%). Su construcción comenzó en 1998 y en octubre de 2001 se realizó el primer envío de crudo desde el campo de Tengiz, seguido en 2003 del flujo proveniente de Karachaganak.

Desde entonces, el CPC se ha convertido en una pieza clave para las estrategias de todos los actores con intereses en la región. A las compañías transnacionales, el CPC les abre una vía de exportación segura y económica, sin la que no estaría garantizada la rentabilidad de las explotaciones de Tengiz y Karachaganak. Al gobierno kazajo, el CPC le concede un instrumento de negociación frente a las *majors*, además de una importante vía de recaudación mediante el cobro de tarifas por el transporte de crudo; mientras que al gobierno ruso el CPC le ofrece la oportunidad de compensar su escaso protagonismo en el ámbito productivo: el oleoducto atraviesa territorio ruso y el gobierno y las empresas de este país cuentan con una participación mayoritaria en el consorcio.

En la actualidad, Rusia utiliza esa posición para hacer valer sus intereses en la región. Ante las previsiones de aumento de las exportaciones, las empresas que participan en el consorcio necesitan ampliar la capacidad del CPC, algo a lo que Rusia sólo parece dispuesta si éstas aceptan elevar las tarifas y ofrecer su apoyo financiero a la construcción del nuevo oleoducto que atravesará el mar Negro desde Novorossisk hasta Bulgaria. Este proyecto permitiría reducir los costes de exportación del petróleo kazajo pero favorecería sobre todo a Rusia, puesto que el oleoducto atravesaría el mar Negro de este a oeste, evitando el cuello de botella del Bósforo y permitiría trasladar petróleo ruso hasta el Mediterráneo evitando la dependencia de tránsito con respecto a Turquía.

Por otro lado, el CPC es un consorcio de uso exclusivo para los socios y Rusia dispone de la llave que da entrada a nuevos participantes, lo que resulta especialmente relevante de cara a la puesta en marcha de Kashagan. Se trata de un arma de negociación importante para evitar que estas compañías apuesten por el desarrollo de otras alternativas de transporte, como la salida por Azerbaiyán a través del Caspio.

La finalización en 2005 del oleoducto Bakú-Tibilisi-Ceyhan (BTC), que permite bombear crudo desde Azerbaiyán hasta la costa turca sin depender de las redes heredadas de la antigua URSS, plantea la posibilidad, fuertemente apoyada por la diplomacia estadounidense, de lanzar una tubería desde Bakú hasta el puerto kazajo de Kuryk.

Si esta opción llegara a hacerse realidad, el valor estratégico del CPC se vería notablemente disminuido. De ahí que Rusia se oponga abiertamente a su construcción. Ahora bien, el aplazamiento del *Kaz Caspian Transportation System* no sólo se debe a la oposición rusa, sino también a las dudas jurídicas en torno a los límites territoriales del mar Caspio, el elevado coste del proyecto y la clara preferencia de las propias compañías norteamericanas implicadas en la producción kazaja por el CPC frente al BTC.

No obstante, la próxima explotación de los campos situados en aguas del mar Caspio ha reabierto de nuevo el interés por este enlace submarino, si bien ninguno de los inconvenientes anteriores ha desaparecido y a ellos se ha unido la inestabilidad política en Georgia, país del que depende cualquier proyecto que plantee la apertura de una ruta meridional a través del Cáucaso con destino a Europa.

En estas circunstancias, el BTC, que bombea 1 millón de barriles al día, se ha convertido en la principal ruta de exportación del petróleo azerí, mientras que, a su vez, el CPC se ha consolidado como la principal vía de exportación del petróleo kazajo hacia los mercados occidentales. En la actualidad, este oleoducto distribuye casi la mitad del crudo exportado por Kazajistán.

Esas exportaciones se completan con el petróleo que parte de Atyrau camino de Samara para integrarse en la red rusa (30%), el que se embarca desde Aktau a Bakú y Groszni atravesando el Caspio (5%), el que se intercambia por el sur con Irán (5%) y el que se dirige a China a través del Atasu-Alashanka (8%). Este último oleoducto fue construido entre 2004 y 2005 para conectar varios campos del interior con la región china de Xinjiang y en los próximos años está previsto que duplique su capacidad, por lo que las exportaciones con destino a China es probable que registren un rápido incremento, procediendo en su mayor parte de los campos *onshore* de Aktobe y Kumkol, ambos bajo explotación de la empresa china CNPC.

Turkmenistán sólo se abre hacia Asia

El territorio turkmeno cuenta con amplias reservas de gas natural. Su dotación representa el 4,5% de las reservas mundiales, lo que le sitúa sólo por detrás de Rusia, Irán y Qatar. A pesar de ello, la situación geográfica, la debilidad económica y el aislamiento político del país le impiden jugar un papel de primer orden en el comercio internacional de gas natural. No obstante, la riqueza energética de Turkmenistán atrae la atención de todas las grandes potencias de la región euroasiática (Rusia, China, la India y la UE) y en esa medida constituye un escenario de gran valor geoestratégico.

En esa batalla entre potencias, Rusia dispone de una posición privilegiada, puesto que tras la desintegración de la URSS la única salida al exterior del gas turkmeno pasaba inevitablemente por territorio ruso. Ello le ha permitido disfrutar de una posición de monopsonista, que ha sido aprovechada para intentar gestionar estos recursos casi como si fueran propios, imponiendo cantidades y precios de venta muy inferiores a los precios internacionales.

El gobierno turkmeno siempre ha considerado abusivas estas condiciones de intercambio, pero lo cierto es que, ante la ausencia de otras alternativas de exportación, Turkmenistán se ha visto obligada a aceptar el planteamiento ruso, según el cual el precio de venta no podía alejarse del precio vigente entre las economías de la CEI, notablemente inferior al del resto del mundo. Sólo de esta manera, Rusia se ha mostrado dispuesta a recurrir al gas turkmeno para abastecer a Ucrania, con precios de venta igualmente bajos. De otra forma, Rusia habría recurrido a otras alternativas de suministro, como de hecho sucedió durante los primeros años de este siglo, lo que provocó el estancamiento de la producción turkmena.

Ante este bloqueo comercial, Turkmenistán siempre ha buscado abrir nuevas rutas de transporte que le dieran acceso a otros clientes con el fin de reforzar su posición negociadora hacia Rusia. En este sentido, la alternativa que durante largo tiempo pareció más factible fue la que propugnaban europeos y norteamericanos: construir un gasoducto submarino (*Transcaspio*) que partiendo de Turkmenbashi llegara hasta Bakú para conectar con el *Cáucaso Sur*, también conocido como BTE (Bakú-Tbilisi-Erzurum).

Mapa 2. Gasoductos en Asia Central



Fuente: AIE, 2009.

Desde diciembre de 2006, el BTE bombea gas desde Bakú hasta Erzurum, al este de Turquía. Sin embargo, el *Transcaspio* sigue en vía muerta y ni siquiera *Nabucco* ha sido capaz de resucitarlo. *Nabucco* busca enlazar en Erzurum con el BTE para llegar hasta Austria pasando por Bulgaria, Rumanía y Hungría. A su vez, el ramal turco-griego también permitiría abastecer a Grecia e Italia. *Nabucco* podría permitir a la UE competir con Rusia por el gas turkmeno, al mismo tiempo que ofrece la posibilidad de eludir la dependencia de tránsito con respecto a Ucrania y diversificar la estructura importadora de los países de Europa Central y Oriental.

Sin embargo, desde que la UE apostara por este proyecto, el gobierno turkmeno se ha mantenido a la expectativa, mostrándose por un lado favorable a la iniciativa pero sin llegar a concretar ningún acuerdo de suministro a largo plazo, ni comprometerse de forma clara en la construcción del *Transcaspio*. Esta deliberada ambigüedad no ha sido ajena a los movimientos de la diplomacia rusa, que en este tiempo ha maniobrado con inteligencia para evitar la construcción de *Nabucco*, o desviarlo al menos hacia otras fuentes de suministro.

Así en 2007, Gazprom llegó a un acuerdo con el gobierno turkmeno para la reanudación de los suministros que permanecían interrumpidos desde 2005, por el cual Rusia se comprometía a comprar 80.000 millones de m³ (mmc) de gas anuales a un precio de 100 dólares por 1.000 m³, ajustables a las variaciones que experimentarían los precios internacionales. El alto nivel de los precios de venta en la UE (superior a los 400 dólares en 2007-2008), el fuerte crecimiento de la demanda europea de importaciones, las dificultades rusas para incrementar su propia producción gasista, el endurecimiento de las condiciones de abastecimiento de gas a Ucrania y, en último lugar, la amenaza de *Nabucco*, que cobró mayor verosimilitud con la puesta en actividad del BTE en diciembre de 2006, explican la mayor disponibilidad de Gazprom para llegar a un acuerdo con Turkmenistán.

Tras el acuerdo de 2007, las esperanzas de que la UE pudiera llegar a acceder directamente a los recursos turkmenos sin depender de la intermediación rusa quedaron muy oscurecidas, y no se han aclarado en 2009 a pesar de que en este año los suministros turkmenos volvieron a interrumpirse debido a la fuerte caída de la demanda rusa y europea. Actualmente, el *Transcaspio* se encuentra aplazado *sine die* y *Nabucco* se ha reorientado hacia otras fuentes de abastecimiento. La más inmediata es el yacimiento azerí de Shah Deniz, en el que participan BP (25,5%) y StatoilHydro (25,5%), que son las mismas compañías responsables de la construcción del tramo Bakú-Tibilisi-Erzurum, por lo que están especialmente interesadas en el que el gas de esta región fluya hacia el oeste en dirección a Europa a través de Turquía.

No obstante, la explotación de estas reservas *offshore* no podrá iniciarse antes de 2013 y el compromiso actual de suministrar a *Nabucco* 8.000 mmc de gas natural no podrá cumplirse hasta 2016, lo que apenas llega a la cuarta parte de la capacidad máxima de transporte del gasoducto, prevista en 31.000 mmc. Por tanto, esas cantidades deberán ir aumentando con el paso del tiempo si se quiere garantizar la rentabilidad del proyecto, pero ese incremento es incierto no sólo porque se espera obtener de un yacimiento que aún no está en explotación sino porque los consumidores europeos compiten con otros posibles destinos.

Por ello, *Nabucco* necesita encontrar más alternativas de suministro que aseguren la rentabilidad de las inversiones. Fuentes de la compañía aseguran que ese umbral de rentabilidad exige superar al menos la mitad de la capacidad del gasoducto. Otros autores elevan ese mínimo hasta los 20.000 mmc.

Así, el proyecto tiene actualmente previsto bifurcarse en Turquía en dirección a Azerbaiyán, por un lado, y hacia Oriente Medio y Egipto, por otro lado. Por esta segunda ruta, Irak parece emerger como la fuente de aprovisionamiento más probable. Aquí OMY y Mol confían en obtener 8.000 mmc adicionales a partir de 2014, gracias a la explotación

de dos campos situados en la región del Kurdistán. Sin embargo, las desavenencias entre las autoridades locales y los representantes del gobierno en Bagdad tampoco permiten garantizar este suministro.

El fracaso del objetivo europeo de dar una salida al gas turkmeno por el oeste contrasta con la relativa facilidad con la que en poco tiempo China ha logrado abrir una conexión a través de Uzbekistán y Kazajistán. El gasoducto *Oeste-Este* recibió luz verde en abril de 2006 y en enero de 2010 ha comenzado a bombear 1.000 mmc. La tubería tiene capacidad para transportar una cantidad mucho mayor en el futuro, mientras que su paso por territorio uzbeko y kazajo permite a China conectarse simultáneamente con los tres grandes productores centroasiáticos.

La iniciativa china ha ido, además, acompañada de la entrada de la empresa china CNPC en la explotación de los campos recién descubiertos de South Iolotan, cuyas reservas probadas ascienden a 14 billones de m³, lo que le convierte en el cuarto o quinto campo más grande del mundo. En esta región situada al sureste del país también se han establecido contratos para el suministro de servicios con empresas rusas y coreanas, mientras que las propuestas de las *majors* occidentales no han sido bien consideradas. A estas empresas sólo se les ha concedido la posibilidad de firmar contratos para hacerse cargo de la exploración de reservas en las aguas del mar Caspio. Al menos, la apertura de los campos de South Iolotan tiene la ventaja de que no obliga a Turkmenistán a elegir entre rusos y chinos como destinatarios de sus exportaciones, lo que favorece a los europeos cuyas posibilidades de nutrirse de gas turkmeno dependerán durante bastante tiempo de la intermediación rusa.

Conclusiones: Con la reciente apertura de sendas tuberías, China ha logrado abrir una ruta para la importación de petróleo de Kazajistán y gas de Turkmenistán sin depender de Rusia. Sin embargo, las exportaciones con destino el mercado europeo, que son las mayoritarias, siguen dependiendo de la intermediación rusa, dado que tanto los oleoductos como los gasoductos que se dirigen al continente europeo atraviesan el territorio ruso y son total o parcialmente propiedad de sus empresas. Esa dependencia de tránsito podría diluirse si finalmente se abriera un corredor meridional a través del Cáucaso y Turquía, pero para ello sería necesaria la construcción de tuberías bajo las aguas del mar Caspio. Por el momento, esta opción resulta improbable, pues se enfrenta a múltiples problemas. No obstante, la puesta en explotación de los recursos *offshore* podría reabrir en el futuro esta alternativa de transporte.

Rafael Fernández
Profesor contratado-doctor de Economía Aplicada, UCM