

Сотрудники совместной лаборатории по исследованию транспортно-логистических систем Каспийского региона (преподаватели, аспиранты, студенты), созданной на основе соглашения о сотрудничестве АГУ и УРАН ИМП РАН, приступили к регулярному выпуску Бюллетеня: Транспорт и логистика Каспийского региона. Цель данного бюллетеня – представить заинтересованному читателю информацию о состоянии транспортной инфраструктуры в прибрежных странах Каспия, аналитические и справочно-информационные материалы, материалы зарубежных изданий, касающихся развития различных видов транспорта в регионе. В выпуске №1 представлены переводы целого ряда статей зарубежных авторов, материалы статистического характера. Авторы в последующих выпусках будут затрагивать также вопросы других отраслей экономики.

Страны Средней Азии и прикаспийского региона – Казахстан, Узбекистан, Туркменистан и Азербайджан – суммарно производят около 120 млн т нефти в год, из которых около 100 млн т экспортируются. Россия также разрабатывает месторождения на Каспии и экспортирует нефть по маршрутам, пролегающим через этот регион.

Основными направлениями экспорта каспийской нефти являются бассейны Черного и Средиземного морей, Китай и Иран. Поставки осуществляют национальные и международные вертикально-интегрированные нефтяные компании и трейдеры.

Большая часть сырья экспортируется по трубопроводам и продается из черноморских портов партиями по 60–140 тыс. т на условиях FOB или CIF на

спотовом рынке или по долгосрочным контрактам. Часть объемов доставляется до черноморских портов по железной дороге. Нефть, поставляемая по казахстано-китайскому трубопроводу Атасу – Алашанькоу, реализуется на условиях DDU Алашанькоу. Часть объемов страны региона поставляют в Иран через Каспий, в том числе, по схеме замещения на иранские объемы в Персидском заливе. При этом, Казахстан ежегодно импортирует около 4,5 млн т российской нефти для переработки на Павлодарском НПЗ.

Объемы, поставляемые в Черное/Средиземное море и Китай, как правило, реализуются с привязкой к котировкам Североморского эталонного сорта. При поставках в Иран, торговля осуществляется с привязкой к портам Оман или Дубай.

Нефтеперерабатывающие заводы региона ежегодно производят около 20-25 млн т нефтепродуктов, из которых около 10-12 млн т уходит на экспорт. Баланс экспорта и потребления продуктов внутренними рынками стран региона находится в сильной сезонной зависимости и жестко регулируется правительствами стран. Пик спроса на бензин приходится на лето в связи с ростом активности автовладельцев, на дизтопливо – весной и осенью, в периоды полевых работ, на мазут, используемый на электростанциях - в зимнее время.

Основной объем нефтепродуктов экспортируется по железной дороге в порты Черного и Балтийского морей, а также в Европу, на Ближний Восток, Украину, в Китай, Иран и страны Центральной Азии. Железнодорожные и автомобильные партии нефтепродуктов реализуются, как правило, мелкими партиями – 1-5 тыс. т на условиях FCA, CPT или DAF. Морские партии объемом 15-45 тыс. т продаются на условиях FOB или CIF.

В Туркменистане торговля нефтепродуктами на экспорт осуществляется только через товарно-сырьевую биржу. Продавцом продуктов при этом является один из туркменских НПЗ, определяющих размер и качество партии. Нефтепродукты реализуются на бирже на условиях FOB, FCA или DAF с привязкой к котировкам в Средиземном море.

Размеры партий нефти и нефтепродуктов, поставляемых по Каспию, ограничены дедвейтом используемых в бассейне танкеров и проходными глубинами береговых терминалов. Нефть, как правило, перевозится партиями 4,5-12 тыс. т, нефтепродукты 3-9 тыс. т.¹

1. Российский рынок морского транспорта на Каспии

Российский рынок Каспия, ввиду того, что для России он замкнут на одного большого партнёра – Иран, гораздо более ограничен в размерах и тапах грузов, чем рынки Азовского, Чёрного и Балтийского морей. Свыше 70% груза - сталь на начальных уровнях переработки, брикеты железной руды, чугун. С одной стороны, небольшая номенклатура грузов облегчает работу, так как не требует постройки специализированных судов, а с другой усложняет задачу. Ведь любое изменение в экономике относительно этой продукции сразу отражается на его перевозке.²

Каспийский рынок мирового морского транспорта до кризиса ежегодно увеличивался на 10-15%. Как пример: в 1995 году через порт Махачкалы переваливалось 30 тыс. тонн всех грузов по году. А теперь – 5 млн тонн. Судоходство в Каспийском море подлежит регулированию международными конвенциями. Единственное ограничение: могут эксплуатироваться суда только прикаспийских государств. Через северные иранские порты проходит

¹ http://www.argus.ru/publication/Caspian_meth_latest.pdf

² <http://www.finansmag.ru/faces/183>

около 40% всего экспорта в эту страну. Остальное - через Суэцкий канал и южное побережье Ирана на Индийском океане. Транспортные услуги в районе Каспийского моря предоставляет компания «Сафинат», Азербайджанское государственное каспийское морское пароходство и турецкая компания «Альброс». В последние годы появились маленькие судовладельцы, имеющие до 5 судов.³

На сегодняшний день одна из ключевых точек Астраханского отделения Приволжской железной дороги – порт Оля. Это тупиковая станция, построенная в августе 2004 г. Генеральный груз – это металл, который Россия экспортирует в Иран. На втором месте автобусы, грузовые камазы и мазы, которые следуют в Туркменистан. И сезонный груз – виноград и яблоки, которые направляются в Россию.

Специализация станции – выгрузка. Существует проблема метеорологических условий, связанная с замерзанием Волги в дельте. Так как после прекращения судоходства поезда продолжают прибывать на станцию, клиенты не успевают выгружать грузы и несвоевременно освобождают подвижной состав. Отсутствие ледокольного флота приводит к задержкам в поставках грузов. Основная проблема – найти возможность освобождать вагоны независимо от погодных условий.⁴

Утвержденным ТЭО строительства порта Оля, стоимость железнодорожного подхода была определена в сумме около 300 млн.долларов США. Проработками, выполненными по инициативе корпорации “Трансстрой” институтом “Мосгипротранс”, за счет изменения трассы, снижения категории до IV и других мер, удалось снизить стоимость подъездного пути до 70 млн. долларов США. Институтом были выполнены

³ <http://www.finansmag.ru/faces/183>

⁴ Морские порты № 4-5 (76) 2009. Мобилизация ресурсов, оптимизация затрат.

аэрофотосъемка трассы и инженерные изыскания первых 9 км. пути. Рабочее проектирование ж/д подхода было приостановлено. На тот момент МПС России, согласившись с оценкой стоимости ж/д перехода к порту Оля, считало его строительство преждевременным из-за отсутствия достаточного грузооборота, и, в связи с отсутствием средств, предлагало для финансирования этой линии создать акционерное общество с участием Приволжской железной дороги.

Администрация Астраханской области в ноябре 1999 г. предлагала совместно с Минтрансом России обратиться в Правительство Российской Федерации (Н.Е. Аксененко) с просьбой поддержать намерения по строительству железнодорожного подхода к порту Оля и оказать содействие в его ускорении. Однако Минтранс России, учитывая сложившийся незначительный грузооборот порта Оля на тот момент, не поддержал это предложение, считая необходимым продолжить проработку этого вопроса одновременно с наращиванием мощностей и грузооборота порта.⁵

На развитие контейнерных перевозок, проходящих через порт Оля, влияют также законодательные препятствия. Российские таможенные и налоговые законодательства по вопросам ответственности за груз, как, впрочем, и иранские законы, достаточно тяжёлые. По какой причине через Иран и Россию на Каспии не проходит транзит? В России ответственность за груз несёт экспедитор, то лицо, которое с тонны груза имеет очень небольшую прибыль. Если груз арестован, остановился – неправильно задекларирован груз, несёт другое название – то к экспедитору будут применены самые жёсткие меры, он будет вынужден делать залоговое обеспечение под груз, платить троекратную цену груза. Хотя, по сути,

⁵ http://www.mintrans.ru/pressa/C-Pril_2.htm

именно грузовладельцу должны быть предъявлены претензии, так как он должен отвечать за допущенные нарушения и ошибки. В мире же ответственность несёт главным образом владелец груза.⁶

Именно этот важный момент является причиной отсутствия транзитных и экспортно-импортных перевозок на Каспии.

В настоящее время активно развивается первый грузовой район порта, где построены и эксплуатируются 4 грузовых причала общей длиной более 600 метров. Основную долю грузооборота порта составляет металлопрокат, и 3 причала специализированы для перевалки чёрных металлов; соответственно и техническая оснащённость этого комплекса, не имеющая аналогии среди портов Астраханского водно-транспортного узла, такова: 5 порталных кранов грузоподъёмностью от 20 до 40 тонн, 4 мобильных 25-тонных крана, 6 погрузчиков грузоподъёмностью от 12 до 25 тонн, 41 ролл-трейлер грузоподъёмностью 40 тонн.⁷

Железнодорожная составляющая комплекса одновременно вмещает более 50 вагонов и обеспечивает ежесуточную выгрузку 120 единиц подвижного состава. Складские площади комплекса составляют 5 га и единовременно размещают 250 тыс. тонн груза.⁸

Второй терминал предназначен для приёма и перегрузки тарно-штучных грузов крытого хранения. Комплекс располагает двумя крытыми складами площадью по 4 тыс. кв м каждый, необходимым количеством средств механизации. Терминал способен принимать бумагу, целлюлозу, паллетизированные грузы, цветные металлы и другие экспортные и импортные грузы. Технологически терминал готов к приёму и обработке 20- и 40-футовых контейнеров, обеспечивающих российско-иранский

⁶ Морские порты № 4-5 (76) 2009. Мобилизация ресурсов, оптимизация затрат.

⁷ Морские порты № 4-5 (76) 2009. Оля – порт государственного значения. Джамалдин Пашаев.

⁸ Там же

внешнеторговый оборот. В составе оборудования: 2 фронтальных контейнерных погрузчика «Кальмар», контейнерные спредеры, галереи для подключения рефконтейнеров.⁹

Общий грузооборот порта в 2008 году по сравнению с 2007 годом увеличился на 41 % (таблица 1). Выросло и количество судозаходов за 2008 год – 764, что на 19 % больше, чем в 2007 году. Загрузка паромных линий увеличилась на 136 %.¹⁰ По итогам 7 месяцев 2009 года объём перевалки грузов через Астраханский портовый узел (включая порт Оля) увеличился на 4,2 %.¹¹

Таблица № 1. Грузооборот портов Астраханского транспортного узла в 2006 – 2008 гг.¹²

Порты	Объем грузооборота (тыс. т)		
	2006г	2007г	2008г
Астраханский морской порт	92,3	340,7	323
ООО СК «АСС»	46,6	69,9	78
ООО «Лукойл-НВНП»	717,9	430,9	32,4
ОАО «Астраханский порт»	660,9	601,6	217,9
ОАО «Волгомост»	262,5	210,8	207
ОАО «ГК «Армада»	350,5	523,3	433,9
ОАО «Волга-Порт»	8,5	21,6	54,8
ООО «Альфа-порт»	237,4	372,0	253,8
ООО «Бузан-порт»	1041,6	1924,8	1166
ООО «Снабженец»	46,0	83,7	66,7
ООО ПКФ «Зюйд-Вест»	119,4	224,2	232,2
ООО ПКФ «ЦГП»	193,1	288,1	362
ООО ПКФ «Юг-Терминал»	97,2	121,6	81,3
ООО ПФ «ВТС-порт»	101,0	144,1	141,3
ООО «Астраханский зерновой Терминал»	6,0	0	23,2

⁹ Морские порты № 4-5 (76) 2009. Оля – порт государственного значения. Джамалдин Пашаев.

¹⁰ Там же

¹¹ http://www.find-container.ru/cont_news.php?pd=8

¹² Годовой отчёт ОАО «Первая стивидорная компания» за 2008 год.

Совместная лаборатория по исследованию транспортно-логистических систем Каспийского региона

ВСЕГО :	4497,0	5758,4	3673,5
ОАО «Первая Стивидорная Компания»	316,8	636,0	892

За 10 месяцев 2009 года в морских портах Астрахань и Оля было перегружено более 4 млн тонн, что на 28,2% больше показателя прошлого года. Причем в номенклатуре перерабатываемых генеральных грузов основную долю по-прежнему составлял металл – по порту Астрахань он занимает 80% от общей перевалки грузов, а по порту Оля – 94%. В течение 2009 года в порту Астрахань работало 17 стивидорных предприятий, в позапрошлом году их количество было 19. Судозаходы в портах Астрахань и Оля за 10 месяцев выросли на 15,5% - до 8 тыс. 640 единиц (7 тыс. 782 в Астрахани и 858 в Оля). Транзитные перевозки морским транспортом через порт Астрахань за 10 месяцев 2009 года выросли в 2 раза и составили 1,3 млн тонн.¹³

По итогам 11 месяцев 2009г. Махачкала и Астрахань демонстрируют отрицательные результаты, оба порта снизили перевалку контейнеров – на 5,7% и на 44,8% соответственно.

В ноябре оборот контейнеров в Махачкале снизился относительно показателя октября на 4,8%. При этом весь объем пришелся на обработку импортных контейнеров.

Совсем иная ситуация с контейнерами складывается в порту Астрахань. В ноябре 2009г. астраханские стивидоры увеличили обработку контейнеров в 2,2 раза по сравнению с показателем октября 2009 г. МТП Оля в ноябре 2009 г. увеличил обработку контейнеров в 28 раз.

В конце ноября «ТрансКонтейнер» доставил состав из 56 сорокафутовых контейнеров с целлюлозно-бумажной продукцией в адрес станции назначения – порта Оля Приволжской железной дороги.¹⁴

¹³ <http://portnews.ru/comments/433/>

¹⁴ <http://intermost.ru/news/140205/> Каспийский контейнерооборот

Акватория морского порта Астрахань простирается от остановочного пункта Стрелецкое в устьевой области реки Волги (3029 км) до Астраханского рейда, расположенного в северной части Каспийского моря, и условно подразделяется на три части: внутреннюю акваторию порта протяжённостью 34,7 км; подходной канал к порту – Волго-Каспийский канал протяжённостью 101 морская миля; внешний Астраханский рейд. Вследствие такого географического расположения порт Астрахань характеризуется определёнными особенностями, оказывающими значительное влияние на судоходство в районе.¹⁵

Прежде всего это значительное ограничение по глубинам. В настоящее время объявленная осадка по Волго-Каспийскому каналу составляет 4,5 метра, и глубины, обеспечивающие безопасное плавание судов с такой осадкой, удаётся поддерживать лишь постоянным проведением дноуглубительных работ на определённых участках канала. Данный фактор обусловил возможность захода в порт исключительно судов с соответствующими параметрами, в основном судов смешанного плавания «река-море».¹⁶

Находясь в устьевой области реки Волги, Астрахань является местом соприкосновения множества участков, относящихся к внутренним водным путям, с участками с морским режимом судоходства. Это обуславливает и характеристики флота, эксплуатируемого в данном районе.¹⁷

В Каспийское море через порт Астрахань ежегодно проходят более 3000 судов. Помимо этого, существует местное судоходство и рыболовство. Объём морского судоходства в Каспийском море и заходы судов в порт

¹⁵ Морские порты №4 (68) 2008. Усиление контроля на Каспии. А.Волков, капитан морского порта Астрахань.

¹⁶ Там же

¹⁷ Там же

Астрахань постоянно увеличиваются. Значительное количество морских перевозок генеральных грузов, включая нефтепродукты, их интенсивность и наблюдаемая тенденция ещё большего увеличения представляют собой серьёзную проблему повышения нагрузки на местную экосистему. В связи с этим безопасность мореплавания и предотвращение загрязнений являются вопросами повышенного внимания и огромной важности.¹⁸

Инфраструктура порта Астрахань перегружена. Поэтому перед портом стоит задача – перевести часть грузопотока в порт Оля.

2. Геополитика на Каспии

Проблемы транспортировки каспийского газа

Перспективы продвижения политики развития газопроводной системы зависят от доступности сырья, его распределения между странами региона, стабильности газодобычи, а также от развития обрабатывающей промышленности этих стран, содержания заключённых контрактов. Какие мощности газопроводных систем имеются в каспийских странах и как они ими управляют.¹⁹

Туркменистан

В июне 2007 года Китайская национальная нефтяная компания (CNPC) приобрела права на разработку газового месторождения Бахтияр (одно из самых перспективных месторождений Туркменистана). По оценкам китайских и туркменских экспертов запасов газа месторождения достаточно для функционирования нового газопровода (Туркменистан-Узбекистан-

¹⁸ Морские порты №7 (71) 2008. Важная составляющая развития. А.Волков, капитан морского порта

¹⁹ <http://www.noravank.am/en/?page=analitics&nid=2242> Geopolitics of the gas pipelines in the Black Sea-Caspian region. Sergey Sargsyan, 24.12.2009

Казахстан-Урумчи-Шанхай), по которому Ашхабад будет экспортировать в Китай 30 млрд. куб.м газа ежегодно.

Таким образом, Туркменистан принял на себя следующие обязательства по поставке газа:

- в Россию, согласно договору от 2003 года, заключённого на срок в 25 лет – 50 млрд. куб. м газа ежегодно с постепенным увеличением объёма поставок до 90 млрд. куб. м газа к 2028 году.

- в Иран – 8 млрд. куб. м газа ежегодно (запланировано увеличить объёмы поставок до 12-14 млрд. куб. м газа и в будущем до 20 млрд. куб. м).

- в Китай – с 2009 года на 30 лет в объёме 30 млрд. куб. м ежегодно.

Соглашение с КНР внесло неясность в перспективу экспорта газа не только из Туркменистана, но также со всей Центральной Азии. Так же под вопросом теперь и стабильность поставок, которые, согласно существующим договорённостям, могут прямым образом повлиять на жизнеспособность строительства новых газопроводов в регионе (прежде всего Транскаспий и Набукко, пропускная способность каждого будет 30 млрд. куб.м).²⁰

Таблица 2. Производство и потребление природного газа в Туркменистане, млрд. куб м.²¹

	2006	2007	2008
Производство газа	60,4	65,4	66,1
Внутреннее потребление	18,4	21,3	19,0
Баланс	+ 42,0	+ 44,1	+ 47,1

²⁰ <http://www.noravank.am/en/?page=analitics&nid=2242> Geopolitics of the gas pipelines in the Black Sea-Caspian region. Sergey Sargsyan, 24.12.2009

²¹ Statistical Review of World Energy. <http://www.bp.com>, 2009

По оценкам российских и западных экспертов, общие запасы газовых месторождений в Туркменистане не превысят 15,5 трлн. куб. м. (имеются в виду доказанные, разрабатываемые и прогнозируемые запасы), хотя в 2007 году президент Г.Берdimухамедов заявлял о 42-44 трлн. куб. м. доступных резервов. Не существует полной, объективной информации из независимых источников о запасах природного газа в Туркменистане.

В силу того, что месторождение не имеет международной сертификации, переговоры, которые должны были проходить в октябре 2008 года по поводу строительства другого газопровода, Трасафгани (Туркменистан-Афганистан-Пакистан-Индия TAPI) вновь были отложены. В 2008 году по заказу Г.Берdimухамедова компания Gaffney Cline & Associates Consulting Company провела оценку запасов газовых месторождений Гунорта Йолотен, Осман и Яшлар, которые располагаются на юго-востоке страны. Можно говорить о прогнозных запасах в 4,5-14 трлн куб. м природного газа. Это означает, что Туркменистан занимает 2 место после России по мировым запасам природного газа. Но эти цифры должны быть уточнены, а месторождения заново изучены.²²

Утверждение Джима Гиллетта, директора по развитию бизнеса компании Gaffney Cline & Associates Consulting Company, о том, что объём добываемого газа с этих месторождений, вероятно, может достичь 70 млрд. куб. м газа, может ещё больше успокоить тех, кто уже заключил контракты на поставку газа, однако этого недостаточно (с экономической точки зрения) для заключения новых крупных контрактов.

²² <http://www.noravank.am/en/?page=analitics&nid=2242> Geopolitics of the gas pipelines in the Black Sea-Caspian region. Sergey Sargsyan, 24.12.2009

Одной из главных проблем энергетического сектора Туркменистана является так же то, что планы по увеличению производства газа не выполняются. В частности, в 2007 году наблюдалось снижение производства, когда из 67,4 млрд куб м экспортировано было лишь 45,5 млрд куб м. В 2009 году уровень запланированного производства газа был установлен на уровне 2007 года, то есть 75 млрд куб м.

Таблица 3. Недовыполнение плана по производству природного газа в Туркменистане, млрд. куб м.

	2006	2007	2008
План	80	75	81,5
Факт	62,2	67,4	66,1
Баланс	-17,8	-7,6	-15,4

К моменту начала функционирования газопровода Caspian (с 2010 г.) Туркменистану придётся увеличить производство по меньшей мере на 35 млрд куб м (более чем на 50 % от текущих производственных мощностей), а в будущем только для осуществления проектов с Россией и Китаем ещё на 40-50 млрд куб м газа.²³

По данным компании "Туркменгаз", добыча природного газа в стране сократилась в 2009 году до 38 млрд куб. м из-за катастрофического падения экспорта.²⁴

²³ <http://www.noravank.am/en/?page=analitics&nid=2242> Geopolitics of the gas pipelines in the Black Sea-Caspian region. Sergey Sargsyan, 24.12.2009

²⁴ <http://e-news.com.ua/show/206251.html> Туркменистан выставил России рыночную цену на газ. 12.01.2010

Казахстан

Казахстан принял на себя обязательства перекачивать по каспийскому газопроводу 10 млрд куб м газа ежегодно, а также поставлять тот же объём газа по газопроводу до Китая (ветка Бейну-Шемкент).

В настоящее время помимо газового месторождения Карачаганак, который является главным источником природного газа в Казахстане, газовое месторождение Кашаган, по оценкам, будет самым перспективным проектом: как ожидается, в 2010 году на месторождении будет добыто 10 млрд куб м, в 2015 году объём добычи может достигнуть максимума в 25 млрд куб м.

Однако в Казахстане существуют серьёзные проблемы для повышения объёмов производства. Во-первых, 70 % добываемого газа является «сопутствующим», то есть он производится на нефтяных скважинах в месторождениях Карачаган, Кашаган и Тенгиз. Для того, чтобы соответствовать рыночным требованиям, газ должен проходить дополнительную фильтрацию, это приводит не только к дополнительным издержкам, но также и к сокращению его действительного объёма. Кроме того, более выгодно закачивать сопутствующий газ обратно в нефтяные скважины с целью повышения их производительности.

Во-вторых, более 4 млрд куб м газа преобразуется в сжиженный газ. В-третьих, Казахстан импортирует 2 млрд куб м газа из Узбекистана с целью обеспечения газом южных регионов страны. Для реализации программы по поставкам казахстанского газа в те регионы, с которыми есть договорённость, должна быть реализована, в частности, программа строительства газопровода до Китая, а также потребуется производство дополнительных объёмов газа.

В-четвёртых, большинство других месторождений располагается на границе. Газоконденсатное месторождение Имашевская находится на границе региона Атырау в Казахстане и Астраханской области в России. Хвалынское и Центральное газовые месторождения находятся на морской границе РФ и Казахстана в центральной части Северного Каспия.

И для Москвы и для Астаны выгодно разрабатывать эти месторождения совместно на основе соглашения о разделе продукции.²⁵

В мае 2007 года правительства Казахстана, России и Туркменистана договорились о строительстве нового крупного газопровода, который будет огибать Каспийское море, начинаться в Туркменистане, проходить через Казахстан в Россию. Хотя по плану каспийский газопровод начнут эксплуатировать только в 2011 году, всё ещё проходят переговоры по уточнению деталей соглашения. Предполагается, что Казахстан и Туркменистан будут поставлять энергоресурс поровну.²⁶

Азербайджан

В июне 2008 года Москва пыталась вступить в переговоры с предложением, аналогичным тому, какое делали Астана и Ашхабад Баку, а именно о покупке газа по «европейским» ценам. С экономической точки зрения это предложение:

- Достаточно привлекательно: на момент предложения Государственная нефтяная компания Азербайджана (SOCA) продавала газ, который поставлялся в Турцию по газопроводу Баку-Тбилиси-Эрзурум

²⁵ <http://www.noravank.am/en/?page=analitics&nid=2242> Geopolitics of the gas pipelines in the Black Sea-Caspian region. Sergey Sargsyan, 24.12.2009

²⁶ “Russian, Kazakh Leaders Sign Accords”, *Calgary Herald*, May 23, 2008, <http://www.canada.com/calgaryherald/news/calgarybusiness/story.html?id=a8b68a8f-1ccb-4f8d-88e8-b5150b458d92&k=89570>.

(ВТЕ), только по цене 120 долл. за 1 тыс. куб м, тогда как Газпром продавал газ Европе по цене 350-370 долл.

- С технической точки зрения данное предложение в принципе осуществимо, если прибегнуть к неиспользуемому газопроводу Моздок-Баку (после того, как в 2006 году Баку отказался приобретать газ у России по новым, более высоким ценам и перешёл на газ с местных месторождений) с пропускной способностью в 5 млрд куб м в год, которая может быть увеличена до 8 куб м в год в случае небольших инвестиций.

Таблица 4. Производство и потребление природного газа в Азербайджане, млрд. куб м.²⁷

	2006	2007	2008
Производство	6,1	9,8	14,7
Внутренне потребление	9,1	8,0	9,3
Баланс	- 3,0	+ 1,8	+ 5,4

С момента начала добычи газа в рамках 1 этапа разработки газового месторождения Шах-Дениз осенью 2006 года договор покупки был подписан Турцией – 6,3 млрд, Азербайджаном – 1,5 млрд и Грузией – 0,8 млрд куб м газа ежегодно. В связи с повышением цен на российский газ в 2006 году и в связи с отказом в 2007 году Азербайджана от импорта, азербайджанская квота была увеличена за счёт турецкой (с согласия всех сторон) до 3 млрд куб м в год.

Согласно прогнозам, после реализации второго этапа проекта Шах-Дениз²⁸ к 2012 году добыча газа достигнет 20 млрд куб м в год (согласно

²⁷ Statistical Review of World Energy. <http://www.bp.com>, 2009.

²⁸ Добыча газа на 2 этапе реализации проекта Шах-Дениз запланирована на начало 2012 года, но в силу экономических и политических причин, она может быть отложена на несколько лет, до 2016 года.

более оптимистическим прогнозам – 25 млрд куб м в год). Общий экспортный потенциал Азербайджана к тому времени достигнет 10-12 млрд куб м в год, которого, в любом случае, будет недостаточно для использования на полную мощность газопровода Баку-Тбилиси-Эрзурум.

Повышая для Азербайджана цены на газ, Россия не только заставила Баку отказаться от импорта, но, в действительности, помешала Баку объявить о выводе газопровода Баку-Тбилизи-Эрзурум на полную мощность, согласно проектной мощности в 16 млрд куб м. Это дало больше политический, чем экономический эффект, но это должно привести к положительному эффекту в плане дальнейшего повышения инвестиционной привлекательности проекта.²⁹

Реализация проекта INOGATE – это признание странами ЕС всё более возрастающей зависимости системы транспортировки каспийских энергоресурсов от России. Проект будет включать строительство трубопроводов, которые соединят Европу с производителями газа в Каспийском регионе. Этот процесс уже запущен, что выражается, с одной стороны, интеграцией европейских газовых транспортных сетей, и с другой стороны, строительством новой энергетической транспортной инфраструктуры, соединяющей Азербайджан и Турцию. Существует 2 главных приоритета для реализации коридора Восток-Запад, финансируемого США: связывание газовой сети Туркменистана с европейской; связывание Западного Каспия с Восточным посредством строительства газопровода Транскаспий. В рамках данного проекта будет создан действующий коридор, связывающий Южный Кавказ и Европу. И может быть дополнен – если будет доказана экономическая эффективность –

²⁹ <http://www.noravank.am/en/?page=analitics&nid=2242> Geopolitics of the gas pipelines in the Black Sea-Caspian region. Sergey Sargsyan, 24.12.2009

соединением Южного Кавказа с Украиной через Чёрное море, известное как Уайт Стрим.³⁰

Первый проект предусматривает строительство транскаспийского нефтепровода Актау-Баку, а также строительство транскаспийского газопроводы, связывающего Туркменистан и Азербайджан. Два основных проекта скорее всего усилят геополитическую конкуренцию не только между Россией и США, но и Китаем. Возрастающая зависимость Китая от импорта нефти и газа, а также китайская политика диверсификации поставок энергосырья с использованием каспийских запасов могут в итоге привести к напряжению между Вашингтоном и Пекином касательно их интересов относительно каспийских энергоресурсов.³¹

Нефтепровод Актау-Баку, проходящий по дну Каспийского моря, позволит Казахстану транспортировать нефть, используя существующий нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан. Газопровод Туркменистан-Азербайджан будет связан с газопроводом Баку-Тбилиси-Эрзурум. Иран и Китай будут основными противниками в вопросе, касающегося газопровода Туркменистан-Азербайджан, тогда как позиция России будет решающей в вопросах, касающихся обоих трубопроводов.

Согласно этим планам, казахстанский природный газ будет транспортироваться по газопроводу Туркменистан-Азербайджан, затем по газопроводу Баку-Тбилиси-Эрзурум и далее по газопроводу проекта «Набукко», который, как предполагается, соединит турецко-иранскую и ирано-грузинскую границы с австрийским терминалом Baumgarten an der March, пересекая Болгарию, Румынию и Венгрию. Первоначальная

³⁰ Socor, Vladimir, "Trans-Black Sea Pipeline Can Bring Caspian Gas to Europe", in: *Eurasia Daily Monitor*, 7 December 2006

³¹ Eastern Caspian Sea energy geopolitics: a litmus test for the U.S. – Russia – China struggle for the geostrategic control of Eurasia. Thrassy Marketos. *Caucasian review of international affairs* vol. 3 (1) – 2009. © CRIA 2009

пропускная способность газопровода Набукко, проект которого был одобрен в июне 2006 года, составит 25-31 млрд куб м. Технико-экономическое обоснование проекта составляет 7,9 млрд евро, уже построено 3300 км трубопровода, окончание строительства первой стадии намечено на 2010 год. На тот момент его пропускная способность будет составлять 4,5-13 млрд куб м, ожидается, что полная пропускная способность будет достигнута к 2020 году.

Второй проект – соединительный трубопровод Турция-Греция-Италия (TGI) с пропускной способностью 12 млрд куб м. К 2012 году он будет подведён к итальянскому терминалу Отранто.

Сторонники проекта Уайт Стрим доказывают, что с резервами более 1,3 трлн куб м на месторождении Шах-Дениз, у Азербайджана есть достаточный потенциал для поддержания существующего трубопровода Баку-Тбилиси-Эрзурум и его запланированное продолжение Турция-Греция-Италия, а также первую стадию проекта Набукко, так же как и первую нитку Уайт Стрим. Таким образом, проект Уайт Стрим не конкурирует с проектом БТЭ или Набукко на первой стадии проектов.³²

2.2. Проблема транспортировки каспийской нефти

Казахстану до сих пор необходим доступ к российским трубопроводам для поставки энергоресурсов в Европу, тогда как Россия полагается на импорт газа из стран Центральной Азии – из некоторых он проходит через Казахстан – для удовлетворения внутреннего спроса и высвобождения российских энергоресурсов для поставок в Европу. В течение прошедшего десятилетия Россия значительно выигрывала, имея возможность покупать

³² Eastern Caspian Sea energy geopolitics: a litmus test for the U.S. – Russia – China struggle for the geostrategic control of Eurasia. Thrassy Marketos. Caucasian review of international affairs vol. 3 (1) – 2009. © CRIA 2009

энергоресурсы стран Центральной Азии по ценам ниже рыночных, продавая собственные нефть и газ по более высоким ценам.³³

В апреле 2006 года Россия и Казахстан подписали соглашение об увеличении к 2012 году до 67 млн тонн ежегодно объёма казахской сырой нефти, транспортируемой по трубопроводу КТК, который берёт начало в районе месторождения Тенгиз на западе Казахстана и проходит до российского порта Новороссийск.³⁴

Доля российской монопольной компании «Транснефть» составляет 24 % в проекте КТК – который в 2001 году был объявлен как совместный проект компаний «Газпром», «Лукойл» и «Юкос» - тогда как доля Казахстана составляет 19 %.³⁵

Российское правительство отказалось принимать участие в развитии проектов строительства газо- и нефтепроводов, которые должны проходить по дну Каспийского моря, до тех пор, пока прибрежными странами не будет решён вопрос о правовом статусе моря. Российское правительство также высказывает беспокойство относительно того, что трубопроводы, проходящие по дну Каспия, могут нанести ущерб окружающей среде. Эта тупиковая ситуация приводит к тому, что Казахстан и Туркменистан транспортируют нефть и газ на север в Россию по надземным трубопроводам. Это вредит геостратегии США в регионе.

Китайское правительство пытается укрепить экономические связи со прикаспийскими государствами. Правительство Китая не стремится полагаться на уязвимые источники энергоресурсов Персидского залива. Так

³³ Eastern Caspian Sea energy geopolitics: a litmus test for the U.S. – Russia – China struggle for the geostrategic control of Eurasia. Thrassy Marketos. Caucasian review of international affairs vol. 3 (1) – 2009. © CRIA 2009

³⁴ Blagov, Sergei, “Russia Registers Significant Victory in Caspian Basin Energy Contest”, in: *Eurasia Insight*, May 4, 2006, <http://www.eurasianet.org/departments/insight/articles/eav050208.shtml>.

³⁵ “Russia, Kazakhstan Agree to Double Pipeline Capacity by 2012”, *RIA Novosti*, May 7, 2008, <http://en.rian.ru/business/20080507/106846493.html>

как поставки российских нефти и газа в Китай оказались весьма проблематичными, Пекин начал активно поддерживать развитие строительства нефте- и газопроводов, по которым будут осуществляться поставки центральноазиатского энергосырья в Китай. Новые наземные маршруты обеспечат более надёжные поставки, чем существующие морские.³⁶

В течение десятилетия Китай импортировал казахстанскую нефть по железной дороге. Помимо этого, около 20 % электроэнергии, потребляемой Казахстаном, вырабатывается на электростанциях Китая. Первоначально западные фирмы могли препятствовать присоединению китайских энергетических компаний к крупнейшим нефтегазовым проектам Казахстана. Но в последнее время данная энергетическая кооперация усилилась после того, как казахстанское правительство полностью поддержало китайское направление части своего энергетического экспорта.

Объём транспортировки нефти по газопроводу Атасу-Алашанькоу (Казахстан-Китай) составил более 6 млн тонн с начала 2009 года по ноябрь и превысил показатель предыдущего года за тот же период на 20%. Ежегодно рост объёма транспортировки энергоресурса по данному газопроводу составляет в среднем 20%.³⁷

Россия, Греция и Болгария подписали международное соглашение о строительстве трансбалканского нефтепровода Бургас-Александруполис. Обоснование строительства трубопровода – обеспечение второго выхода из Чёрного моря в обход перегруженных проливов Босфор и Дарданеллы для российской и каспийской нефти в открытое море. Транснефть, Газпромнефть

³⁶ Eastern Caspian Sea energy geopolitics: a litmus test for the U.S. – Russia – China struggle for the geostrategic control of Eurasia. Thrassy Marketos. Caucasian review of international affairs vol. 3 (1) – 2009. © CRIA 2009

³⁷ http://www.kt.kz/index.php?lang=eng&act=arch&n_date=2009-11-04&uin=1133435125&chapter=1153502014
Volume of oil transportation through Atasu - Alashankou pipeline grown by 20 % 04.11.2009

и Роснефть совместно являются держателями 51% акций, причём Транснефть является оператором проекта. Правительства Греции и Болгарии являются держателями оставшихся 49% акций с правом продажи доли акций международным или российским нефтяным компаниям, которые будут пользоваться этим транзитным трубопроводом.

Так как трубопровод с пропускной способностью 35 млн тонн ежегодно – с увеличением до 50 млн тонн на второй стадии – в сущности будет продлением трубопровода Каспийского трубопроводного консорциума из Казахстана до российского порта Новороссийск, он устанавливает соперничество между проектами по транспортировке нефти из Казахстана на Запад, курируемыми США, такими как транскаспийский нефтепровод Актау-Баку, Баку-Тбилиси-Джейхан, трубопровод Одесса-Броды в Украину и его возможное продление до Польши, так же как и трубопровод из турецкого порта Самсун в Джейхан.

Договорённость по использованию трубопровода Бургас-Александруполис западными компаниями, работающими на казахстанских нефтяных месторождениях является предпосылкой продления трубопровода Каспийского трубопроводного консорциума. За последние 3 года американские, европейские и казахстанские нефтяные компании сталкивались с задержками в производстве, терпели финансовые потери в связи с блокированием Москвой решений об увеличении пропускной способности трубопровода. Россия требовала, чтобы эти компания приняли на себя обязательства, чтобы нефть для КТК шла по территории России, а не через Каспий или Южный Кавказ.³⁸

³⁸ Eastern Caspian Sea energy geopolitics: a litmus test for the U.S. – Russia – China struggle for the geostrategic control of Eurasia. Thrassy Marketos. Caucasian review of international affairs vol. 3 (1) – 2009. © CRIA 2009

Акционеры трубопроводного проекта Самсун-Джейхан в ближайшее время проведут переговоры с компаниями, участвующими в разработке казахстанских месторождений Тенгиз и Кашаган, с целью привлечения объёмов нефти для нового маршрута. Стимул для развития проект получил в середине октября 2009 года, когда российские «Транснефть» и «Роснефть» подписали с турецкой Calik и итальянской Eni меморандум о взаимопонимании. Участие России в проекте Самсун-Джейхан первоначальной мощностью 30 млн тонн в год сделает его жизнеспособным, поскольку будут предоставлены гарантии загрузки маршрута.

Ожидается, что доля казахстанской нефти в поставках по трубопроводу составит около 50%, а остальные объёмы будут использованы для поставок российского сырья. «Транснефть» и «Роснефть» вскоре начнут переговоры о приобретении доли в компании, которая ранее была создана на паритетной основе Calik и Eni для строительства трубопровода протяжённостью 555 км. В будущем мощность трубопровода может быть расширена до 75 млн тонн в год.

Казахстанская нефть в Самсун-Джейхан сможет попасть через систему Каспийского трубопроводного консорциума. В настоящее время акционеры КТК обсуждают проект расширения системы до 67 млн тонн в год с текущих 32 млн тонн в год. «Транснефть, которой в КТК принадлежит 31%, вероятно, теперь увяжет расширение маршрута КТК с дальнейшими отгрузками казахстанского сырья по маршруту Самсун-Джейхан.³⁹

На развитие нефте- и газопроводных систем Каспийского региона влияет ряд факторов международного сотрудничества прикаспийских государств. Основной из них — это рост экспорта каспийских

³⁹ Argus. Рынок Каспия. Еженедельный обзор рынков нефти и нефтепродуктов стран Каспия и Средней Азии. 28 октября 2009 г. Выпуск II, №42.

Совместная лаборатория по исследованию транспортно-логистических систем Каспийского региона энергоносителей. В частности, по прогнозам экспертов Всемирного Банка, в Казахстане добыча, а в связи с этим и экспорт, нефти с шельфа Каспия с 2010 по 2021 год возрастёт в 12 раз.⁴⁰

Также, на развитие трубопроводных систем региона, по мнению авторов бюллетеня, влияет проникновение в регион капитала США и стран ЕС, направленного на строительство новых транспортных систем с целью снижения зависимости этих стран от ближневосточной нефти. Данные страны являлись инвесторами проектов строительства системы Каспийского Трубопроводного Консорциума, нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан, газопровода Баку-Тбилиси-Эрзурум.⁴¹ Планируется, что эти же страны выступят инвесторами при строительстве Казахстанской Каспийской Системы Транспортировки.⁴²

Отсутствие договорённости о правовом статусе Каспийского моря препятствует созданию Организации Каспийского Экономического Сотрудничества, в рамках которой могли бы решаться проблемы транспортно-логистического обеспечения грузопотоков в Каспийском регионе.⁴³ Создание такой организации ускорило бы развитие не только трубопроводного транспорта, но и остальных видов транспорта в регионе.

Присутствие на территории стран региона нефтедобывающих компаний Западной Европы и Великобритании, преследующих цель поддержания национальных нефтедобывающих отраслей («Statoil» (Норвегия), «British Petroleum» (Великобритания), «Total» (Франция) «Eni»

⁴⁰ www.worldbank.ru Документ Всемирного банка. Республика Казахстан. Достижение конкурентоспособности, сохранение конкурентоспособности: задача управления нефтяным бумом в Казахстане. 20 марта 2007 г.

⁴¹ <http://geo.1september.ru>, География № 03 (881), 1-15.03.2007. М.Жулинский. Геополитика Каспийского региона.

⁴² [http://silkroadintelligencer.com/2009/04/06/cpc-pipeline-exports-up-in-009/Retrieved on 2009-04-06"CPC pipeline exports up in 2009" Silk Road Intelligencer. 2009-04-06.](http://silkroadintelligencer.com/2009/04/06/cpc-pipeline-exports-up-in-009/Retrieved%20on%202009-04-06%C3%9CPC%20pipeline%20exports%20up%20in%202009%22%20Silk%20Road%20Intelligencer.%202009-04-06.)

⁴³ <http://www.rosbalt.ru/2009/04/14/633526.html>

(Италия)), также сопровождается развитием трубопроводного транспорта региона.

С другой стороны, на взгляд авторов бюллетеня, стремление Прикаспийских государств снизить контроль России над транзитом каспийских энергоносителей также определяет направление развития трубопроводного транспорта региона. С целью ослабления влияния России в регионе были построены следующие трубопроводные системы: нефтепроводы Баку-Тбилиси-Джейхан, Атасу-Алашанькоу, Баку-Супса, газопровод Баку-Тбилиси-Эрзурум.

Зав.лабораторией анализа и прогнозирования транспортно-логистических систем, д.э.н., профессор Щербанин Ю.А.

Ответственный за выпуск: Голованева А.А.

Материалы готовили:

Мартынова М.А.

Куповых Н.С.

Клишкова Ж.О.

Контактная информация:

Электронная почта: golovaneva@ecfor.ru

Телефон: +7(499)1293700