

Казахстанская синхронизация

НОВЫХ МОЩНОСТЕЙ НЕФТЕДОБЫЧИ И ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ

Владимир Серегин

Artykuł pochodzi z „Oil&Gas Journal” Russia 9 (11) 2007

Последнее десятилетие в Казахстане неуклонно растут объемы нефтедобычи, и эта тенденция сохранится на период до 2020 года. Уже к 2010 году республика вполне будет способна выйти на уровень 85-90 млн тонн в год, что почти на треть больше нынешнего. Почти 90% всей добытой нефти экспортируется, и такое соотношение сохранится и в будущем.

Несмотря на высокие темпы наращивания нефтедобычи и на тот факт, что существующая транспортная инфраструктура традиционных экспортных маршрутов Республики Казахстан (Аты-рау-Самара, КТК) работает уже на пределе, ни официальная Аста-на, ни работающие в республике нефтегазовые компании не спешат вкладывать средства в развитие трубопроводных мощностей.

Пока прирост нефтедобычи «забирают» на себя морской порт Актау и железные дороги. Планы правительства страны свидетельствуют, что в первую очередь будут развиваться морские порты Актау, Курык, их перевалочные мощности только по нефти к 2015 году увеличатся с нынешних **12 млн до 40 млн тонн** в год. Вводятся они будут одновременно с вводом новых промыслов.

Единственный трубопроводный проект, который будет реализован к 2010 году - это китайский нефтепровод. После строительства связующего отрезка Кенкияк-Аральск-Кумколь западноказахстанская нефть сможет напрямую попасть на китайские НПЗ.

Экспорт вырастет вдвое?

В 2006 году в Казахстане было добыто 64,9 млн тонн жидких углеводородов, рост по сравнению с пред-

ыдущим годом составил 5,5%; за первое полугодие текущего года - рост 6,8% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. За последние 5 лет (с 2001 по 2006 включительно) прирост нефтедобычи составил почти 63%. Согласно последним данным, в 2007 году республика планирует извлечь около 67 млн тонн (табл. 1).

Нефтепроводы Казахстана сегодня либо загружены полностью и не могут прокачать больше нефти, либо не заполнены (на Китай) по техническим, геополитическим и экономическим причинам.

Внутреннее потребление республики растет незначительно и составляет последние несколько лет порядка 11 млн тонн в год. В 2006 году первичная переработка нефтяного сырья составила 11,66 млн тонн (рост на 4,6% к 2005 г.). В данный объем входит и импорт российской нефти - около 3,5-4 млн тонн в год, то есть объем собственного казахстанского сырья составляет на внутреннем рынке 8 млн тонн в год (табл. 2).

Таким образом, большая часть прироста нефтедобычи экспортируется. По словам президента АО «Главное диспетчерское управление нефтяной и газовой промышленности» Министерства энергетики и минеральных ресурсов Казахстана Кайрата Кайпиева, экспорт нефти в 2006 году вырос на 10,6% — до 57,2 млн тонн.

Основные надежды на увеличение добычи нефти Казахстан связывает с открытыми месторождениями с доказанными запасами в Западном Казахстане и на шельфе Каспийского моря: Тенги-зе, Карачаганак, морском нефтегазовом гиганте Кашаган и ряде соседних морских структур. Первые два промысла содержат почти 3/4 всех доказанных запасов РК на суше - около 1,5 млрд тонн жидких углеводородов, Кашаган - еще 1,2 млрд тонн (причем по данным казахстанских источников - 2,2 млрд тонн).

На Тенгизе оператор проекта СП «Тенгизшевройл» (ТШО) к концу этого года планирует завершить реализацию второго этапа разработки месторождения, в рамках которого планируется увеличить добычу с нынешних 13 млн тонн до 25 млн тонн в год. Министр энергетики и природных ресурсов РК Бактыкожа

Таблица 1 Динамика добычи нефти в Казахстане, млн тонн

	2002	2003	2004	2005	2006	2007 план	2010 прогноз	2015 прогноз	2020 прогноз
Всего по РК	42,0	51,3	59,2	61,5	64,9	67	85-90	115-130	180
ТШО	13,1	12,8	13,7	13,6	13,3	13,0	25	35	35
КРО	5,2	5,9	8,5	10,3	10,4	10,3	13	16	16
Agip KCO	-	-	-	-	-	-	-	20-30	50-60

Источник: ЦДУ ТЭК (Россия), Министерство энергетики и минеральных ресурсов РК

Таблица 2 Баланс добычи, потребления и экспорта нефти в Казахстане, млн тонн

	2006	2007	2010	2015
Добыча	65	67	85-90	115-130
Переработка*	8	8	8	11
Экспорт	57	58	77-82	104-119

* - без учета российской нефти

Источник: по материалам ЦДУ ТЭК (Россия) и Министерства энергетики и минеральных ресурсов РК

Измухамбетов в мае этого года в Баку заявил: «Начиная с 2008 года, мы ожидаем увеличения добычи на Тенгизе - сначала на 8-10 млн тонн в год, затем - до 12 млн тонн в год». Этот прогноз добычи отличается от прежних планов руководства страны и самого СП. В 2006 году ТШО заявляло, что с 2010 года на Тенгизе будет добываться 32 млн т/г.

Карачаганакский проект сегодня реализуется в рамках так называемой Фазы-2, предусматривающей отборы нефти и конденсата в объеме до 11-12 млн т/г. Последняя стадия проекта - Фаза-3 - ранее предполагала значительное, более чем двукратное, увеличение добычи жидких углеводородов. В этом году консорциум должен был получить разрешение на осуществление Фазы-3, завершить ее планировалось в 2011 году, после чего на месторождении должно добываться более 25 млн т/г. Однако летом 2007 года эти планы были значительно скорректированы в сторону уменьшения. Во время инспектирования месторождения премьер-министром РК Каримом Масимовым, генеральный директор оператора проекта Karachaganak Petroleum Operating B.V. (KPO) Роджер Фоке заявил, что, возможно, в следующем году начнется расширение производства. В течение последующих 5 лет планируется увеличить добычу жидких углеводородов как минимум на 40%. В 2012 году KPO будет добывать до 16 млн т/г.

Наибольший же прирост добычи даст Кашаган - на пике здесь планируется добывать от 50 млн до 70 млн т/г, в зависимости от того, какими в итоге окажутся извлекаемые запасы месторождения. Летом этого года оператор проекта АŞİP KCO в очередной раз объявил о задержке и переносе добычи первой ранней нефти в рамках опытно-промышленной разработки (ОПР) на 2010 год. Будет ли выдержан этот срок, сказать сложно: консорциум уже второй раз отодвигает сроки начала разработки месторождения. Отчасти по этой причине (вкуче с экологическими проблемами) власти РК приостановили на 3 месяца действие лицензии.

Оставшиеся предприятия можно условно разделить на два блока. В первый входят 9 компаний (АО НК «Казмунайгаз», АО «Петро Казахстан Кумколь Ресорсиз», ЗАО «Тургай-Петроле-ум», ТОО СП «Каз-

гермунай», ОАО «Мангистаумунайгаз», АО «Кара-жан-басмунай», ОАО «СНПС-Акто-бемунайгаз», Вигасы Орега1тŞ Ы(З., ТОО «Казахойл-Актобе»), каждая из которых добывает более 1 млн т/г. В 2006 году суммарная добыча «миллионщиков» составила чуть менее 36 млн тонн. Второй блок составляют более 30 средних и мелких предприятий с общим объемом добычи около 8,5 млн т/г (табл. 3).

Запасы и, следовательно, перспективы роста нефтедобычи у этих компаний несопоставимы с тремя гигантами. Кроме того, многие из разрабатываемых ими месторождений находятся в «зрелой» или падающей стадии добычи, и прорыва здесь ожидать не приходится. Поэтому в дальнейших расчетах перспектив развития казахстанской нефтедобычи и предполагаемого экспорта будем опираться на суммарный объем 44-45 млн т/г вплоть до 2015 года.

Исходя из сказанного, можно довольно с большой долей вероятности прогнозировать, что в 2010 году нефтяная промышленность республики будет добывать от 85 млн до 90 млн т/г. Внутреннее потребление (без учета российской нефти) останется примерно на прежнем уровне. На долю экспорта, соответственно, остается 77—82 млн тонн.

Объемы добычи жидких углеводородов в 2015 году будут в первую очередь зависеть от реализации двух проектов - Тенгиза и Кашагана. На Тенгизе планируется добывать до 35 млн т/г, на Кашагане - 20-30 млн т/г. На проектную мощность в 16 млн т/г выйдет Карачаганак, по последним заявлениям представителей консорциума, «полка» добычи на этом уровне продлится не менее 15 лет.

Несомненно, что в будущем добыча углеводородов в РК будет смещаться с суши на оффшорные промыслы. Но говорить более подробно об их разработке и прогнозировать объемы добычи на сегодня рано, поскольку пока они связаны только с прогнозными ресурсами, не подтвержденными бурением. За исключением Кашагана, на море до настоящего времени практически не велось разведочное бурение, на основании результатов которого можно определить извлекаемые запасы. Было пробурено всего две скважины: первая - ЛУКОЙЛОМ в средней части казахстанского сектора Каспия на блоке Тюб-Караган в

Завершенная система Западный Казахстан-Китай позволит Астане и компаниям маневрировать нефтяными потоками в три части света, в зависимости от ценовой конъюнктуры, политических и экономических факторов.

2005 году, вторая - на морской пограничной структуре Кур-мангазы, разрабатываемой Россией и Казахстаном совместно на основе межправительственного соглашения. Обе скважины оказались «сухими».

Временной лаг от момента начала разведочного бурения (если оно будет успешным) до добычи первой нефти, как показывает практика, составляет не менее 7—9 лет.

Таким образом, общий объем добычи нефти и конденсата в РК в 2015 году может составить от 115 млн т/г при пессимистичном прогнозе до 130 млн т/г при оптимистичном. За вычетом стабильных объемов внутреннего потребления на долю экспорта придется 104—119 млн т/г.

Нефтепроводы на пределе

Прежде чем говорить о новых экспортных трубопроводах и маршрутах из Казахстана, рассмотрим нынешнюю ситуацию с экспортом жидких углеводородов по существующим маршрутам.

На сегодня их экспорт осуществляется по четырем трубопроводам. По двум из них - Аты-рау-Самара и КТК - прокачивается более 2/3 всего объема экспортной нефти. Их проектная мощность составляет 15 млн и 24 млн т/г (казахстанский участок) соответственно (табл. 4). На сегодня эти два трубопровода загружены максимально - более чем на 100%. За счет применения специальных присадок, снижающих силу трения нефти со стенками трубы, удалось несколько превысить их проектную мощность.

Около 3 млн т/г способен прокачать локальный трубопровод Карачаганак—Оренбургский ГХК (Россия), этот маршрут также работает на пределе своих возможностей.

В 2006 году был введен в эксплуатацию конечный участок будущего нефтепровода Западный Казахстан-Китай Атасу-Ала-шаньюкоу (Китай) протяженностью почти 1 тыс. км и мощностью 10 млн т/г. Первый участок системы Атырау-Кенкияк был построен в 2003 году и работает в настоящее время в реверсном режиме, поставляя нефть в КТК и Аты-рау-Самара. Мощность первого участка быстро растет - с 6 млн т/г в 2003 году до 15 млн в 2006 и, таким образом, уже близка к проектной - 20 млн т/г.

Конечный отрезок трубопровода (к границе Китая) на сегодня имеет избыточные мощности, оцениваемые примерно в 7 млн т/г - фактически единственным источником его наполнения является нефть с группы Кумкольских месторождений, расположенных в средней части республики, поставляемая в Атасу по российско-казахстанскому нефтепроводу Западная Сибирь-Павло-дар-Шымкент в реверсном режиме. Объемы добычи на Кумкольских месторождениях растут: в 2006 году на промыслах было добыто в общей сложности около 7 млн тонн. Но одной кумкольской нефти и сейчас и на будущее недостаточно. Во-первых, часть ее поступает на Шымкентский НПЗ, а самая высококачественная транспортируется по железной дороге (чтобы избежать смешения) в порт Актау, откуда отправляется в порт Нека на северные НПЗ Ирана.

Таблица 3 Добыча нефти и конденсата в Казахстане, тыс. тонн

Предприятие	2006	%к2005
Всего	64865	105,5
в т.ч. нефть	59140,7	107,1
в т.ч. конденсат	5724,3	92
КазМунайГаз	9575,5	102
Тенгизшевройл	13318,8	98,2
Казахойл-Актобе	1016,7	79,5
Казактуркмунай	319,3	91,8
Матин	178,9	100,9
Эмбаведьойл	12,9	102
Петро Казахстан Кумколь Ресорсиз	3684,7	120,6
Тургай-Петролвум	3414,3	113,7
Казгермунай	2883,8	154,3
Куатамлонмунай	472,9	113,3
КОР	283,9	116,3
Аи-Дан Мунай	453,8	112,4
Саутс-Ойл	234,7	
Карачаганак Петролеум Оперейтанг Б.В.	10380	100,7
в т.ч. конденсат	5440,1	91,9
Жаикмунай	138,7	128,8
Мангистаумунайгаз	5741,8	101,4
Каражанбасмунай	2324,1	103,8
Маерск Ойл Казахстан Гмбх	271,6	87,4
Бузачи Оперейтинг Лтд.	1335,8	178,1
Казполмунай	290,9	94,6
в т.ч. конденсат	4,9	70,6
Толкыннефтегаз	244,3	96,5
в т.ч. конденсат	234,2	95,3
Тасболат ОйлК	160,2	111,1
Каракудукмунай	701,9	139,3
Арман	163,5	91,4
Хазар Мунай	34,8	166,7
Табынай	2,9	
Жалгизтобемунай	6,8	
Тенге	7,5	50,9
СНПС-Актобемунайгаз	5901,5	101,2
Каратобе Интер ОйлК	26,2	77,2
ККМ Оперейтинг Компани	106,7	103,1
Каспий Нефть ТМЕ	99	184,7
Озтюрк-Мунай	3,9	74,7
Казнефтехим	36,2	51,3
АралПетролеум Капитал	36,1	
Лайнсджамп	19,4	
Сазанкурак	198,4	99,2
Алтиес Петролеум Инт. Б.В.	218	159,5
АНАКО	87	104,9
Атыраумунай	5,8	135,1
Светландойл	3,9	151,7
АРНАОЙЛ	257,4	110,8
дираГюрал	19,2	117,2
Санак	5	106,8
Прикаспиан Петролеум К.	30,4	261,6
Адай Петролеум К.	38,7	88
Каспий нефть	83,7	144,8
НБК	9,5	
ТАРАЗ	10,8	
Тобеарал Ойл	13,2	

Источник: по материалам Министерства энергетики и минеральных ресурсов РК

Таблица 4 Экспорт жидких углеводородов из Казахстана, существующие и планируемые мощности маршрутов, млн твг

Маршруты	Существующая мощность	2005*	2006*	2007	2010	2015
Всего	68	53,3	57,2	59	77-82	104-119
Трубопроводным транспортом:						
Атырау-Самара	16	14,9	15,6	16	16	25
КТК	26	24,4	24,4	26	26	67
Атасу-Алашаньюку	10	-	2,2	10	20	20
Карачаганак- Оренбургский ГХК	3	2,6	2,4	3	3	3
Узень-Курык-Иран	-	-	-	-	-	20-30
Морские перевозки:						
Всего через порт Актау (Баку, Махачкала, Нека)	10	7,5	9,6	10	20	20
Через порт Курык	-	-	-	-	10	20
Ж.д. транспорт:	6	3,9	3	6	6	6
Рост необходимых мощностей по отношению к 2006 г	-	-	-	1,8	19,8-24,8	46,8-61,8

* - фактические объемы

Источник: по материалам ЦДУ ТЭК (Россия) и Министерства энергетики и минеральных ресурсов РК

У Казахстана были предварительные договоренности с рядом российских компаний о поставках нефти в Атасу по этому же трубопроводу из Западной Сибири. Однако такие поставки ни в 2006, ни в текущем годах не осуществлялись и вряд ли будут в будущем. Данный проект является конкурентом строящегося российского трубопровода Восточная Сибирь-Тихий океан (ВСТО) с ответвлением в Китай и железнодорожных поставок. Поэтому на нынешнем этапе российским компаниям Кремль, скорее всего, «посоветовал» избрать другие маршруты. А в будущем, после пуска ВСТО, российской нефти просто не хватит еще и на этот маршрут.

По полной схеме в задуманном варианте нефтепровод Западный Казахстан-Китай заработает, когда два построенных участка будут соединены недостающей вставкой-трубопроводом Кум-коль-Аральск-Кенкияк. Данный участок, вполне вероятно, будет работать в реверсивном режиме - как на запад, так и на восток. Вполне вероятно, что намеченные срок и мощность (2010 год, 20 млн т/г) окажутся достигнуты. В конце августа председатель КНР Ху Цзиньтао и президент РК Нурсултан Назарбаев подписали в Астане ряд документов о сотрудничестве, в том числе о расширении действующего нефтепровода Атасу-Алашаньюку.

В итоге Казахстан получит первый «сквозной» магистральный нефтепровод, соединенный на западе страны с трубопроводными системами КТК и Атырау-Самара и способный принимать нефть Тенгиза, Кашагана, Карачаганак и других западноказахстанских месторождений, а на востоке, в Китае - с местными НПЗ и китайскими

трубопроводами. Такая система позволит Астане и нефтяным компаниям маневрировать нефтяными потоками в три части света, в зависимости от ценовой конъюнктуры на мировых рынках, политических, экономических и прочих факторов.

Сегодня же существующие нефтепроводы либо загружены полностью и не способны принять больше нынешних объемов нефти, либо, как китайский нефтепровод, по техническим, геополитическим и экономическим причинам не могут прокачать нефти больше нынешних объемов.

Морской и железнодорожный буфера

Весь дополнительный прирост нефтедобычи Казахстана, как уже говорилось, последние годы «забирают» на себя морские и железнодорожные перевозки, снижая тем самым остроту дефицита трубопроводных мощностей и позволяя компаниям соблюдать баланс роста добычи и экспорта.

Главный морской перевалочный порт республики - Актау. В 2006 году через порт было перегружено 9,6 млн тонн, что больше показателя 2005 года на 18,5%. Нефть из порта направлялась по трем основным маршрутам:

- в Баку и далее на Черное море (по железной дороге в порт Батуми или по нефтепроводу Баку-Супса);
- в российский порт Махачкала и далее в порт Новороссийск по существующему трубопроводу;
- в иранский порт Нека и далее по замещению.

Железнодорожные перевозки в республике возросли в 2006 году на 20,5%. По рельсам нефть экспортировалась в Китай, Иран, Россию, а также доставлялась в порт Актау.

Планы прикаспийских государств (Казахстана, Ирана, Азербайджана) в отношении развития морских перевозок свидетельствуют о том, что задел мощности морской «буферной подушки» весьма значителен, по объемам перевозок они могут в будущем конкурировать с трубопроводным транспортом. Например, только Иран в 2015 году планирует доставлять в свой порт Нека 18,5 млн т/г из других каспийских стран. Казахстан к 2010

году планирует увеличить перевалочные мощности с нынешних 12,5 млн до 25 млн т/г, в том числе по нефтегрузам с 11 млн до 21 млн т/г. Этот проект уже запущен, под него выделены бюджетные ассигнования и имеется частный инвестор -компания Mobilex Energy.

Mobilex заказал в России 10 танкеров дедевейтом по 12 тыс. тонн каждый на общую сумму примерно \$250 млн. Три танкера — «Алматы», «Астана» и «Актау» - уже спущены на воду и работают. Специально под новые танкеры в порту были проведены дноуглубительные работы. Иран пошел в этом направлении еще дальше, заказав 6 танкеров дедевейтом по 63 тыс. тонн каждый. Новый флот начнет работу к тому же 2010 году.

Как видно из сказанного, каспийские страны успешно решают две проблемы, сдерживающие эффективные морские перевозки по Каспию: развивают портовые перевалочные мощности и строят большегрузные танкеры, которые кратно снижают фрахт за перевозку тонны нефти по сравнению с пока еще использующимися танкерами-пятитысячниками.

У Казахстана есть еще один подобный проект - строительство морского порта Курык, расположенного чуть южнее Актау по береговой линии. Его проектная мощность сопоставима с Актау и «закладывается» под раннюю нефть Кашагана. К порту от пункта

Искене (места сбора нефти с Тенгиза, ряда близлежащих месторождений, а в перспективе и Кашагана) планируется проложить нефтепровод, который рассматривается как начальный отрезок будущего нефтепровода в Иран.

Однако пока каких-либо реальных шагов в реализации проекта Курык не сделано и, видимо, стройка не начнется до тех пор, пока не наступит окончательная ясность с пуском первой кашаганской нефти. К тому же на первом этапе часть нефтяного потока сможет «перехватить» активно расширяющийся Актау.

Таким образом, к 2010 году суммарная перевалочная мощность морских портов по нефти может увеличиться вдвое и составит 20 млн т/г. А к 2015 году с вводом порта Курык морские перевозки могут возрасти до 40 млн т/г, что сопоставимо с объемами прокачки азербайджанского нефтепровода «Баку-Тбилиси-Джейхан» (БТД).

В пользу масштабного увеличения объемов морских перевозок говорит и подписание в 2006 году между Азербайджаном и Казахстаном соглашения о транспортировке нефти через Каспийское море и далее по трубопроводу БТД. Каиргельды Кабыл-дин, управляющий директор по транспорту национальной компании «КазМунайГаз», комментируя его, пояснил: «...Этот документ предусматривает транспортировку нефти через Каспий исключительно танкерами, никаких планов строительства трубопровода сейчас нет».

Сообщающиеся сосуды

Исходя из прогнозов добычи жидких углеводородов к 2010 году, существующих и планируемых к вводу к этому сроку экспортных транспортных мощностей, попытаемся определить баланс добычи и экспортных возможностей, приняв за точку отсчета 2006 год (табл. 4).

Также учтем, что ни Астана, ни нефтегазовые компании не будут держать курс на увеличение экспорта нефтепродуктов и за счет этого сокращать поставки сырой нефти за рубеж. Во-первых, это обусловлено географическим положением РК. Страна удалена от мировых рынков сбыта и поэтому транспортировать бензин, дизельное топливо, мазут по железной дороге будет слишком накладно из-за «большого плеча» транспортировки. Во-вторых, сырая нефть на мировом рынке гораздо более ликвидна и операции с ней высокорентабельны, по сравнению с переработкой сырья и продажей нефтепродуктов. К тому же потребуются строительство в стране с «нуля» новых современных НПЗ, миллиардные капитальные вложения в которые окупятся не менее, чем через десять лет.

К 2010 году объем добываемой в Казахстане нефти, потенциально рассчитанной на экспорт, увеличится на 20-25 млн т/г. К этому времени, вполне

Инвесторы Тенгиза, Кашагана, Карачаганска скорее согласятся платить штрафы и неустойки за затягивание сроков, чем поспешно инвестировать в новые транспортные маршруты.

вероятно, будет полностью построен нефтепровод Западный Казахстан-Китай мощностью 20 млн т/г. С учетом существующих объемов прокачки через Атасу-Алашанькоу, экспортные мощности Казахстана увеличатся на 16-17 млн т/г.

В сумме с другим крупным проектом - наращиванием перевалочных мощностей порта Актау на 8 млн т/г к этому же сроку - Казахстан получит 24-25 млн т/г дополнительных мощностей транспортировки. Этого более чем достаточно, чтобы удовлетворить экспортные потребности на несколько лет вперед.

К 2015 году объем экспорта из РК возрастет от 47 млн т/г по пессимистическому сценарию развития нефтедобычи до 62 млн т/г по оптимистическому. К этому времени Казахстану нужно будет еще нарастить свои транспортные экспортные мощности (отсчитывая с 2010 года) минимум — на 23 млн, максимум - на 38-40 млн т/г.

Вариантов дальнейшего развития - четыре. Это расширение Атырау-Самара с нынешних 15 млн до 25 млн т/г (плюс 10 млн т/г), расширение КТК до 67 млн т/г, прокладка нефтепровода, в Иран и подключение морским трубопроводом к БТД. Суммарно, эти проекты с лихвой перекрывают будущие экспортные потребности

Нефтетранспортная система Казахстана



сти Казахстана (только новые мощности Атырау-Самара и КТК дадут в этом случае более чем 50 млн т/г).

Однако по всем перечисленным проектам вступает в силу уже не столько экономика, сколько геополитика. В каждом случае много важных политических «но». Первые два смогут развиваться только после достижения договоренностей с Россией, которая, например, в случае с КТК, являясь крупнейшим владельцем акций консорциума, категорически против его расширения до того времени, как он начнет давать прибыль. С другой стороны, к 2015 году ситуация на КТК может радикально измениться, и Россия может дать свое согласие на расширение нефтепровода.

Маршрут Атырау-Самара не интересен иностранным инвесторам, поскольку добывают они нефть высокого качества; смешение ее с российским означает потерю внушительной части прибыли. Расширение и использование этого трубопровода иностранными компаниями возможно, если в России введут банк качества нефти, тогда инвесторы смогут компенсировать свои потери.

Прокладка морского нефтепровода через Каспий Актау (Курык)-Баку с врезкой в БТД также маловероятна. Во-первых, из-за реальной альтернативы - морских перевозок. Во-вторых, технически сложно прокачивать нефть по почти 500-километровому нефтепроводу на глубинах до 1 тыс. м одной нефтеперекачивающей станцией с берега Казахстана. Не следует также забывать, что Каспий - это сейсмоактивный регион.

Проект строительства нефтепровода из Казахстана в Иран через Туркменистан, по восточному

берегу Каспийского моря, существует уже лет 15. Однако он не будет реализован до тех пор, во-первых, пока США не снимут экономических санкций в отношении Ирана, а во-вторых, пока все рассмотренные нынешние и будущие проекты не будут реализованы и полностью задействованы.

Подводя итоги, отметим, к тому сроку, когда пойдет быстрорастущим во времени потоком «большая» экспортная нефть с Тенгиза, Кашагана и, отчасти, Карачаганана, необходимые транспортные мощности должны быть построены. Начало эксплуатации Кашагана, начало реализации очередного этапа развития Тенгиза должны быть по времени синхронизированы с вводом

новых транспортных мощностей.

Несомненно, Астана и нефтяные иностранные компании, работающие в стране, этот важнейший экономический факт ежегодно просчитывают, сравнивая как текущую прибыльность поставок по временным маршрутам, так и вложение долгосрочных инвестиций, которые с течением времени принесут большую прибыль, нежели сиюминутные вложения в «латание дыр». Единая система экспорта нефти должна быть сбалансирована по добычной и транспортной составляющим, представляя собой своего рода систему развивающихся сообщающихся сосудов, когда из одних выливается, а в другие вливается нефть.

Крупные нефтегазовые компании, Спеугоп, ЕМ, 5ne11, «Каз-МунайГаз» и другие прекрасно понимают этот динамичный, быстро меняющийся процесс, и с учетом десятков, если не сотен, факторов строят свою нынешнюю и долгосрочную стратегию развития. А чтобы контролировать его, все эти компании являются акционерами не только добычных, но и транспортных проектов. Только в таком случае они могут управлять процессами роста добычи и роста транспортных мощностей, поддержанием их баланса, и обеспечением максимально эффективной транспортировки и реализации.

Отчасти, видимо, именно здесь кроются истоки нетеропливости инвесторов Тенгиза, Кашагана, Карачаганана, готовых платить неустойки, экологические штрафы, но ни в коем случае не стремящихся делать поспешные шаги в инвестировании новых транспортных маршрутов.