

# Правовое регулирование трубопроводного транспорта в акватории Каспия

**А.А. Аманова**, стажер-исследователь НИИ Государства и права КазГЮУ,  
юрист юридической фирмы GRATA

На континентальном шельфе Каспийского моря располагаются крупные месторождения углеводородов. В настоящее время в связи с отсутствием единого правового акта по статусу Каспия и делимитации его континентального шельфа прикаспийские державы Россия, Казахстан, Азербайджан, Туркменистан и Иран разрабатывают нефтегазовые запасы самостоятельно. Между Российской Федерацией, Республикой Казахстан и Азербайджаном уже достигнуты договоренности и заключены договора о делимитации границы шельфа, что позволяет сделать прогноз о будущем заключении единого соглашения между прикаспийскими государствами. Вопросы правового статуса и делимитации шельфа напрямую связаны с эффективным освоением запасов углеводородных ресурсов Каспия, что существенным образом влияет на экономические показатели прибрежных стран. Вместе с тем, разработка и добыча нефти и газа предполагает дальнейшую транспортировку минеральных ресурсов на мировые рынки сбыта. Крупнейшими потребителями нефти и газа являются США, Япония, Германия, Италия, Франция, Испания, Великобритания, Республика Корея и Сингапур.

Проблема транспортировки минеральных ресурсов Каспийского региона приобрела свою актуальность сразу после образования новых независимых государств на прикаспийской территории. До 1991 г., то есть момента распада СССР, действовала единая система трубопроводного транспорта и велась централизованная политика транспортировки нефти и газа.

Вопросы поставки ресурсов Каспийского моря напрямую связаны с тем, что Казахстан, Туркменистан и Азербайджан являются внутриматериковыми государствами, не имеющими выхода в мировой океан, а значит и на внешние рынки сбыта энергоресурсов. В то же время Россия обладает достаточно хорошей сетью нефтегазопроводов, а Иран имеет выход в океан через Персидский залив.

В связи с этим, страны региона, географически изолированные и не имеющие выхода через открытое море, вынуждены обращаться к географически более выгодно расположенным государствам с предложением о предоставлении их территории для транзита нефти и газа, а также строительства экспортных трубопроводов. Кроме России и Ирана существуют следующие страны, через территорию которых экономически и географически выгодно осуществлять транзит: Турция, Грузия, Греция, Украина, Болгария и Румыния.

Проблема транспортировки углеводородных ресурсов затрагивает также интересы стран, крупные компании которых вовлечены в процесс разработки, добычи и перекачки ресурсов Каспийского моря. Поэтому маршруты транспортировки сырья должны быть наиболее безопасными, особенно учитывая настоящее военное положение в Закавказье, и включать в себя несколько альтернативных путей, не зависящих друг от друга. Вышеперечисленное обусловило значимость и актуальность данной темы.

Принимая во внимание права прикаспийских государств, закрепленные в ст. 124, 125 Конвенции ООН по морскому праву, в отношении включения в число транспортных средств трубопроводов и газопроводов<sup>1</sup>, доступа к морю и от него, свободы транзита через территории государств транзита всеми транспортными средствами, страны Каспийского региона сотрудничают в сфере транспортировки углеводородов.

<sup>1</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10.12.1982 г. / Действующее международное право: в 3 т. / Сост. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова. М.: Издательство Московского независимого института международного права, 1997. Т. 3. С. 371.



30–31 октября 1992 г. президентами Азербайджана, Казахстана, Узбекистана, Турции и Туркменистана была проведена встреча, на которой были затронуты вопросы транспортировки энергоресурсов. Вторая встреча на высшем уровне имела место 18–19 октября 1994 г. в Стамбуле. По итогам последней встречи была принята Стамбульская Декларация. В п. 18 Декларации главы государств подчеркнули значимость разработки богатых природных ресурсов своих стран, в первую очередь природного газа и нефти, и их наиболее экономичной и скорой доставки на мировые рынки, согласились на сотрудничество в этой области, разработку и реализацию совместных проектов. В этой связи они с удовлетворением отметили проделанную работу между заинтересованными странами по прокладыванию газо- и нефтепроводов через Турцию в Европу и Средиземноморье<sup>2</sup>.

Четыре года спустя на встрече президентов Азербайджана, Грузии, Казахстана, Турции и Узбекистана были рассмотрены вопросы разработки и добычи запасов нефти и природного газа, обеспечения транспортировки на мировой рынок через сеть альтернативных нефтепроводов. По итогам обсуждения 29 октября 1998 г. в присутствии Министра энергетики США Б. Ричардсона была подписана Анкарская Декларация<sup>3</sup>. В данной Декларации стороны, принимая во внимание укрепление независимости и безопасности в Прикаспии и соседних странах, отметили важность использования запасов углеводородов Каспийского моря. С этой целью были подтверждены необходимость транспортировки запасов нефти и природного газа по экономически и коммерчески выгодным сетям нефтепроводов и приверженность принципам Европейской Энергетической Хартии, как основополагающего документа по транспортировке ресурсов региона. Особая роль была отведена реализации коридора Запад — Восток, включающего в себя КТК, транскаспийскую и транскавказскую системы нефте- и газопроводов в виду их коммерческой выгоды. Сторонами было четко оговорено намерение строительства Каспийско-Средиземноморского (Баку — Тбилиси — Джейхан) проекта, как главного проекта по экспортному трубопроводу, при реализации которого

<sup>2</sup> Стамбульская Декларация от 19.10.1994 г. Текущий архив Министерства иностранных дел Республики Казахстан.

<sup>3</sup> Анкарская Декларация от 29.10.1998 г. Текущий архив Министерства иностранных дел Республики Казахстан.

«ЮКОС», борющийся за выживание после предъявления ему властями налоговых счетов за прошлые годы, спас литовский НПЗ от банкротства в 2002 году, превратив его в процветающее предприятие, прибыль которого составила в 2004 году свыше \$250 миллионов.

*Reuters, 24.06.2005.*

### **НАК «Нефтегаз Украины» и «Казмунайгаз» подписали соглашение о добычи нефти в Казахстане**

НАК «Нефтегаз Украины» и «Казмунайгаз» подписали рамочное соглашение о выделении украинской стороне месторождений для разработки и добычи нефти в Казахстане. Об этом в интервью сообщил первый заместитель министра топлива и энергетики Украины — председатель правления НАК «Нефтегаз Украины» Алексей Ивченко. Он входит в состав официальной делегации Украины, которая сопровождает Президента Украины в ходе его визита в Казахстан.

Алексей Ивченко считает этот визит Президента Украины очень успешным по всем вопросам, стоявшим на повестке дня по сотрудничеству в нефтегазовой сфере. Так, достигнута договоренность о создании совместного предприятия между НАК «Нефтегаз Украины» и государственной компанией «Казмунайгаз», которое будет заниматься строительством 52-километрового нефтепровода из Одессы до порта Южный и нефтетерминала. Нефтепровод совместно будет использоваться украинской и казахстанской сторонами. По словам Алексея Ивченко, «мы поставили вопрос: если мы предоставляем возможность казахстанской стороне получить часть собственности на территории Украины, то мы должны получить в собственность что-то на территории Казахстана».

В частности, достигнута договоренность о направлении украинских специалистов в Казахстан, а затем и казахстанских специалистов в Украину для того, чтобы отработать перечень месторождений, на которых можно вести разведку и добычу нефти и газа в Казахстане. Алексей Ивченко сообщил, что в течение месяца возможно подписание двустороннего документа по этому вопросу.

Алексей Ивченко также сказал, что сегодня Украина еще не добывает нефть за своими пределами, но уже подписаны соглашения с Ливией и Объединенными Арабскими Эмиратами о выделении четырех месторождений в каждой из этих стран — под разведку и добычу украинцами нефти и газа. Сегодня украинские геологоразведочные бригады направляются в эти страны. Председатель НАК подчеркнул: уже существуют аналогичные договоренности с Азербайджаном, причем соглашение может быть подписано уже в течение двух недель. Есть и договоренность с Туркменистаном о разработке месторождений газа.

По прогнозам Алексея Ивченко, в Казахстане Украина может рассчитывать на разведанные запасы нефти около 30–50 млн тонн и на 10–20 млрд кубометров газа.

*Укринформ, 31.05.2005.*

### **Казахстан интересуется экспорт нефти в Европу через Одесса-Броды**

Казахстан, наращивающий добычу нефти, но пока ограниченный в возможностях ее экспорта, сообщил в четверг об интересе к нефтяным поставкам в страны Балтийского бассейна через польско-украинский трубопровод.



стороны будут придерживаться принципа доступности БТД на равном основании и производителями, и транспортерами энергоресурсов. Было сделано официальное предложение по инвестированию проектов строительства трубопровода заинтересованным компаниям с обязательством государств по созданию благоприятных условий для инвесторов. В конце документа главы государств подчеркнули важность продолжения усилий, направленных на защиту побережий Черного и Средиземного морей и пролива Босфор и Дарданелл, т.е. строительство трубопровода позволит уменьшить количество танкеров, проходящих через данный пролив.

На основании подписанных соглашений было выработано внутреннее законодательство государств региона. Например, в Республике Казахстан вопросы транспортировки энергоресурсов регулируются Указом Президента РК «О нефти»<sup>4</sup>, Постановлениями Правительства<sup>5</sup>; Распоряжениями Премьер-министра<sup>6</sup>; Правилами ведения Журнала нефтяных операций для нефтяных танкеров<sup>7</sup>. Во исполнение договоренности, достигнутой на встрече в Стамбуле 30–31 октября 1992 г. Республика Казахстан подпи-

сала Соглашение с РФ о взаимодействии при эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов<sup>8</sup> и Меморандум с Грузией о сотрудничестве в транспортировке углеводородов на международные рынки<sup>9</sup>.

Говоря о важности затронутых на встрече в г. Анкара альтернативных путей нефтегазопроводов, необходимо более подробно остановиться на основных моментах их значимости для стран региона.

Коридор Запад — Восток, как было указано выше, состоит из КТК, транскаспийской и транскавказской системы нефтегазопроводов. **КТК** или Каспийский Трубопроводный Консорциум был создан в июне-июле 1992 г. Казахстаном, Султанатом Оман и Россией для реализации проекта транспортировки казахстанской нефти по маршруту **Тенгиз — Атырау — Астрахань — Новороссийск**. В связи с тем, что транзит нефти по направлению Тенгиз — Новороссийск не затрагивал территорию политически — и военно-нестабильной Чеченской республики, он признавался наиболее безопасным и кратким путем поставки энергоресурсов с тенгизского месторождения на рынок сбыта.

Транскаспийская система включает в себя несколько трубопроводов для транспортировки газа и нефти.

В связи с тем, что вторым по объему запасов газа после Российской Федерации газодобывающим государством является Туркменистан, месторождения которого в основном расположены на востоке и юго-востоке (в т.ч. Довлетабад и Шалык), в 1996 г. был выработан маршрут **Туркменистан — Азербайджан — Грузия — Турция — Западная Европа**. Для реализации данного направления был сооружен **Транскаспийский газопровод**. Главной причиной строительства газопровода является высокая стоимость транспортировки через Узбекистан, Казахстан и Россию, т.е. исторически сложившихся направлений. При этом Транскаспийский проект не конкурирует с трубопроводом по поставке азербайджанского газа в Турцию с месторождения Шах-Дениз в связи с тем, что данные государства будут являться транзитными странами.

Туркменистан в 1993 г. также предпринимал попытки экспорта газа через территорию Ирана, Турции в Европу, однако в связи с отсутствием достаточных средств финансирования проект был отложен. В 1997 г. был открыт первый экспортный газопровод Туркменистан — Иран, начинающийся с туркменского месторождения Корпедже

<sup>4</sup> Закон Республики Казахстан от 28.06.1995 г. № 2350 «О нефти» (с изменениями, внесенными Законами РК от 13.06.1997 г. № 122–I, 11.08.1999 г. № 467–I, 07.04.2003 г. № 403–II, 16.05.2003 г. № 416–II, 01.12.2004 г. № 2–III, 20.12.2004 г. № 13–III).

<sup>5</sup> Постановление Правительства Республики Казахстан от 13.06.1996 г. № 732 «Об утверждении Правил безопасности и охраны окружающей природной среды при строительстве и эксплуатации подводных трубопроводов и кабелей, связанных с нефтяными операциями», Постановление Правительства Республики Казахстан от 07.05.1997 г. № 798 «Об утверждении соглашения о проведении согласованной политики в области транзита нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам», Постановление Правительства Республики Казахстан от 09.11.2000 г. № 1686 «О Межведомственной комиссии по вопросам экспортных нефтегазопроводов» (с изменениями, внесенными постановлениями Правительства РК от 16.04.2002 г. № 438, 29.11.2003 г. № 1213).

<sup>6</sup> Распоряжение Премьер-министра Республики Казахстан от 10.11.1998 г. № 218 а–р «Об увеличении экспорта нефти и реализации международных соглашений по Евразийскому транспортному коридору» (внесены изменения и дополнения в соответствии с распоряжением Премьер-министра РК от 18.11.1998 г. № 227–р); Распоряжение Премьер-министра Республики Казахстан от 17.11.1993 г. № 520–р «О заключении соглашения о транспортировке нефти».

<sup>7</sup> Правила ведения Журнала нефтяных операций для нефтяных танкеров (утверждены приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28.04.2003 г. № 152–I).

<sup>8</sup> Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан о взаимодействии при эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов (Москва, 20.01.1995 г.), ратифицированное Указом Президента РК от 20.04.95 г. № 2214 (вступило в силу с 14.07.95 г.).

<sup>9</sup> Меморандум между Республикой Казахстан и Грузией о сотрудничестве в транспортировке углеводородов на международные рынки (Алматы, 11.11.1997 г., вступил в силу 11.11.1997 г.).



и проходящий до иранского города Курт-Куи<sup>10</sup>. По газопроводу, протяженностью 200 км, туркменский газ поступал в распределительную систему на промышленно развитом севере Ирана. Данный трубопровод рассматривается как первый этап газопровода **Туркменистан — Иран — Турция — Южная Европа**. Его протяженность составляет 3 219 км.

Реализация проекта строительства трубопровода через территорию **Афганистана и Пакистана** с выходом в порт Карачи представляется наиболее выгодной для Туркменистана, но не безопасной в связи с нестабильностью ситуации в Афганистане. Поэтому созданный в 1996 г. консорциум нефтегазовых компаний Unocal, Mobil, Amoco, Exxon отложил реализацию проекта трубопровода на неопределенное время.

Экспорт нефти с месторождения **Казахстана** Тенгиз и Узень в **Иран** через **Туркменистан** и посредством магистрального нефтепровода через **Афганистан и Пакистан** к **Аравийскому морю** в настоящий момент затруднен из-за сложной политической ситуации в отношениях между США и Ираном.

Переговоры по проекту создания нефтепровода, соединяющего западный Казахстан и западный Китай, начались в 1996 г. В конце мая 2004 г. состоялся визит Президента Казахстана Н. Назарбаева в Китай. В рамках визита было подписано Соглашение о строительстве нефтепровода **Атасу — Алашанькоу**, стоимость которого определена в пределах 688 млн долларов. По условиям соглашения финансирование проекта будет осуществляться на паритетной основе — 50 на 50 %. Участок Атасу — Алашанькоу является важным звеном будущего нефтепровода **Казахстан — Китай**, который будет соединять богатый углеводородным сырьем Каспийский регион с западом Китайской Народной Республики. Проект имеет большое значение для обеих стран. Для Казахстана строительство нефтепровода в восточном направлении означает появление прямого выхода на емкий рынок сбыта углеводородов. Но еще большее значение он имеет для Поднебесной, потребности которой в нефти растут очень высокими темпами, поскольку спрос заметно опережает предложение. Причем эта тенденция, по оценкам международных экспертов, бу-

## СОБЫТИЯ Проекты и соглашения

Украина, ищущая более тесных связей с Евросоюзом и желающая снизить сильную зависимость от российских энергоносителей, построила нефтепровод Одесса-Броды, связавший побережье Черного моря с польской границей. «Трубу» планировать продлить до польского порта Гданьск на Балтике, однако под давлением России Украина согласилась на реверс нефтяных поставок.

«Мы заинтересованы в этом маршруте и заинтересованы в дальнейшем строительстве до Плоцка (Польша) и далее до Гданьска. Вопрос теперь в тарифах и в отношении Украины к этому маршруту», — сказал министр энергетики и минеральных ресурсов Казахстана Владимир Школьник на бизнес-конференции.

Тема нефтепровода Одесса-Броды поднималась на майской встрече президентов Украины и Казахстана. Школьник сказал, что нефтедобытчики в Казахстане хотели бы стать совладельцами этого трубопровода.

Казахстан рассчитывает к 2015 году войти в десятку крупнейших нефтедобывающих стран, в основном за счет месторождений на Каспии. По словам Школьника, оценки говорят о том, что на одном только шельфе Каспия может залежать до 8,0 миллиарда тонн нефти. Пока доказанные нефтяные запасы в стране — 4,0 миллиарда тонн.

Основными путями экспорта нефти из Казахстана являются ведущий в российский порт Новороссийск Каспийский трубопроводный консорциум, мощность которого предполагается повысить до 67 миллионов тонн и нефтепровод Атырау-Самара (РФ), мощность которого должна вырасти до 25 миллионов тонн с 16 миллионов. Кроме того, часть поставок осуществляется танкерами по Каспию.

Казахстан планирует в декабре в вести в строй первую очередь нефтепровода в Китай мощностью 10 миллионов тонн с последующим расширением до 20 миллионов.

«Я думаю, тех мощностей, что есть сейчас, с учетом расширения КТК, хватит до 2011 года. Может быть, нужен еще один маршрут, мощностью 15-20 миллионов тонн нефти в год. Направление надо выбирать» — сказал Школьник.

Министр сообщил, что в ближайшие месяцы Казахстан подпишет соглашение с Азербайджаном об условиях прокачки казахстанской нефти по недавно открытому трубопроводу Баку-Джейхан (Турция).

По словам Владимира Школьника, Казахстан мог бы подавать в Баку-Джейхан до 20 миллионов тонн нефти в год.

Reuters, 16.06.2005.

### PetroKazakhstan рассматривает различные предложения по возможной продаже своих активов

PetroKazakhstan Inc. отвечая на различные запросы касательно недавнего сообщения в СМИ, заявила, что «различные стороны уже обращались с предложениями о потенциальной корпоративной сделке, о приобретении либо слиянии с компанией, и в настоящее время PetroKazakhstan занимается проверкой и оценкой данных для анализа реалистичности и условий потенциальных сделок». Об этом сообщили в пресс-службе PetroKazakhstan Inc.

<sup>10</sup> Жильцов С.С., Зонн И.С., Ушков А.М. Геополитика Каспийского региона. М.: Международные отношения, 2003. С. 139.





дет иметь нарастающую тенденцию. Нефтепровод Казахстан — Китай состоит из трех участков. Первый из них, **Кенкияк — Атырау** (протяженность 448 км, стоимость 160 млн долларов), построен в 2003 г. В настоящее время по этому участку уже идет нефть, которую добывает Китайская Национальная Нефтяная Корпорация CNPC в Актюбинской области. Отсюда сырье транспортируется в Атырау и далее прокачивается по экспортным нефтепроводам Атырау — Самара и Тенгиз — Новороссийск по системе КТК. Кроме того, актюбинская нефть доставляется в морской порт Актау, откуда далее может доставляться морским путем в необходимый конечный пункт. Примечательно, что как только начнется прокачка каспийской нефти в сторону Китая, этот участок нефтепровода изменит свое направление и будет называться не «Кенкияк — Атырау», а «Атырау — Кенкияк». Второй участок восточного трубопровода, который должен соединить **Кенкияк, Аральск и Кумколь**, пока не более чем проект. По информации компании по транспортировке нефти «Каз-ТрансОйл», по данному участку нефтепровода выполнено «Обоснование инвестиций». Протяженность данного участка составляет 752 км, предполагаемая стоимость 511 млн долларов. Несмотря на одобрение проекта обеими сторонами, конкретные сроки строительства участка Кенкияк — Аральск — Кумколь еще не определены. Третий участок, Атасу — Алашанькоу, будет соединять центральный Казахстан с западным регионом Китая. Согласно подписанному соглашению на первом этапе (2006 г.) по этому участку будет транспортироваться 10 млн тонн, а на втором (2011 г.) — 20 миллионов тонн в год<sup>11</sup>.

Транскавказская система включает трубопроводы западного, северного и южного направления.

Северный маршрут **Баку — Грозный — Тихорецк — Новороссийск** протяженностью 1535 км являлся основным экспортным маршрутом нефти, экономически интересным для России. В результате начала в декабре 1994 г. военных операций в Чечне, по территории которой данный нефтепровод проходил, его работа была приостановлена. После введения в эксплуатацию трубопровода в обход Чеченской ре-

спублики в апреле 2000 г. нефтепровод продолжил работу<sup>12</sup>. Концессионерами трубопровода Баку — Новороссийск являются российская компания «Транснефть» и Азербайджанская международная операционная компания, осуществляющие транзит согласно межправительственному Соглашению о поставках азербайджанской нефти в северном направлении, подписанном в январе 1996 г.

Западное направление, протяженностью 850 км, представлено нефтепроводом **Баку — Супса**, в котором заинтересован Азербайджан. Созданию данного трубопровода предшествовало заключение Соглашения о совместной разведке и разработке месторождений Азери — Чираг и Гюнешли (так называемый Контракт века). АМОК было принято решение об использовании двух альтернативных маршрутов для «ранней» нефти через территории Грузии и России. Поэтому в марте 1996 г. президентами Грузии и Азербайджана были подписаны три соглашения, касающиеся транспортировки каспийской нефти через Грузию и договор о строительстве и эксплуатации трубопровода Баку — Супса, рассчитанный на 30 лет без права пересмотра тарифов на прокачку нефти в течение 8 лет. Позже была создана Грузинская трубопроводная компания, в функции которой входила координация проекта транспортировки по территории Грузии «ранней» нефти.

Однако по мере проведения работ по реконструкции нефтепровода при его испытаниях корродированные трубы не выдержали давления, используемого при транзите нефти. Государственная нефтяная компания Азербайджанской Республики приняла решение о полной замене старых участков трубопровода общей протяженностью 240 км, что вызвало удорожание строительства на 275 млн долларов. В начале октября 1996 г. президент компании «Шеврон» Ричард Мацке посетил Грузию, где заявил, что его компания «старается найти разумное решение для доставки каспийской нефти на мировые рынки... Когда мы увеличим добычу на Тенгизе до 12 млн тонн в год, нам понадобятся альтернативные транспортные пути, подобные евроазиатскому коридору, проходящему через Азербайджан и Грузию». Продолжением этой идеи явилось начало строительства собственного нефтепровода «Шеврон» Баку — Батуми.

К началу 1999 г. строительство нефтепровода Баку — Супса, осуществляемое под руководством АМОК, было завершено, и в апре-

<sup>11</sup> Ежедневные новости агентства GreatSilkRoadWorldNewsAgency от 01.06.2004 г.

<sup>12</sup> Жильцов С.С., Зонн И.С., Ушков А.М. Геополитика Каспийского региона. М.: Международные отношения, 2003. С. 113.



ле того же года по нему стала поступать нефть. Безусловно, данный нефтепровод составляет конкуренцию маршруту Баку — Новороссийск. Однако следует учитывать, что пропускная способность Баку — Супса в несколько раз меньше. Кроме того, по различным оценкам, мощность трубопровода Баку — Новороссийск может в будущем быть доведена до 40–50 млн тонн нефти в год. Как сообщил Агентству GSRW президент ГНКАР Натик Алиев, эксплуатация трубопровода Баку — Супса в краткосрочной перспективе более выгодна, чем нефтепровода Баку — Тбилиси — Джейхан. Комментируя заявление президента компании BP–Azerbaijan Дэвида Вулворда о том, что после сдачи в эксплуатацию трубопровода БТД, Баку — Супса будет заполняться в первую очередь, а уже вся оставшаяся нефть будет направлена в Баку — Тбилиси — Джейхан, глава ГНКАР отметил, что существует несколько факторов, которые «диктуют нам необходимость сохранения супсинского маршрута». «Это, прежде всего, экономическая целесообразность. Сегодня в краткосрочном плане супсинский вариант даже более выгоден, чем БТД, и если бы всю нефть направляли бы в БТД, то в этом случае Баку — Супса работал бы не на полную мощность, что принесло нам бы большой ущерб», — сказал Н. Алиев<sup>13</sup>.

Сторонами Анкарской Декларации особо подчеркивалась важность воплощения в жизнь главного экспортного Каспийско-Средиземноморского (Баку — Тбилиси — Джейхан) проекта. Данный маршрут лоббировался Турцией с начала 1990-х гг. и получил поддержку американской стороны, компании которой в этот период в основном были представлены на Каспии. В результате этого в марте 1993 г. в г. Анкара было подписано Соглашение между Азербайджаном и Турцией о строительстве нефтепровода **Баку — Тбилиси — Джейхан** мощностью 50 млн тонн в год и протяженностью 1920 км.

В конце 1997 г. в Баку подписываются Соглашение о юридическом и финансовом режиме реализации проекта между правительством Азербайджана и семью иностранными нефтяными компаниями, входящими в АМОК, и Соглашение о создании группы спонсоров между ГНКАР и иностранными компаниями, входящими в АМОК. На встрече президентов Турции, Азербайджана и Грузии, которая состоялась в апреле 1998 г.

## СОБЫТИЯ Проекты и соглашения

В то же время в сообщении подчеркивается, что на сегодняшний день «нет никакой уверенности в том, что данный процесс приведет к потенциальной сделке, которая может быть рекомендована акционерам в качестве решения в их наилучших интересах».

Как сообщалось ранее, 27 июня Financial Times опубликовала информацию о том, что Канадская нефтяная компания Petro-Kazakhstan Inc., работающая в Центральной Азии, может быть выставлена на продажу. По информации Financial Times, инвестиционный банк Goldman Sachs начнет прием заявок на покупку компании уже на этой неделе.

Фаворитами аукциона считаются индийские и китайские компании, не исключается также возможность участия в торгах другой западной энергетической компании.

За последние месяцы на Нью-Йоркской бирже стоимость акций PetroKazakhstan упала на 30% до \$32,51 (на 24 июня), в марте стоимость акций составляла \$47.

PetroKazakhstan ведет добычу нефти на таких месторождениях как Арысқум, Кызылкия, Акшабулак, Кумколь, Кумколь Южный, Южный Кумколь, Кумколь Северный, Майбулак, Нуралы, Северный Нуралы и Аксай. По состоянию на 1 января 2005 года подтвержденные и прогнозируемые запасы PetroKazakhstan достигли 549,8 млн. баррелей нефтяного эквивалента.

*Kazakhstan today, 28.06.2005.*

### Statoil и «КазМунайГаз» заключили соглашение о сотрудничестве на шельфе Каспия

Норвежская энергетическая группа Statoil заключила соглашение с казахской государственной нефтяной компанией «КазМунайГаз» о сотрудничестве в ходе разведки и разработки проектов на шельфе Каспийского моря.

Об этом Statoil сообщила в четверг.

«Это важный первый шаг по созданию стратегического партнерства между нами и «КазМунайГазом» в Каспийском регионе», — говорится в заявлении главы представительства компании в Казахстане Пера Эйнара Реттедала.

Стороны намереваются достигнуть договоренности по основным техническим и финансовым аспектам совместного предприятия к концу этого года, сообщила Statoil.

Подробности сделки сообщены не были.

*Reuters, 30.06.2005.*

### КНР рассматривает возможность строительства в Казахстане крупного топливно-энергетического комплекса

State Grid Corporation of China (Государственная электросетевая корпорация Китая — ГЭК Китая) рассматривает возможность строительства на территории Казахстана крупного топливно-энергетического комплекса (ТЭК) на базе месторождений энергетического угля республики в целях экспорта электроэнергии в Китай. Об этом сообщили в пресс-службе АО КЕГОС по итогам переговоров генерального директора ГЭК Китая Лю Чжэня с президентом АО КЕГОС Канатом Бозумбаевым.

<sup>13</sup> Ежедневные новости агентства GreatSilkRoadWorldNewsAgency от 10.06.2004 г.



в турецком г. Самсун, была принята Декларация о политической поддержке трубопровода Баку — Джейхан. В октябре 1998 г. президенты Турции, Азербайджана, Грузии, Казахстана, Узбекистана подписали Анкарскую Декларацию в поддержку маршрута Баку — Тбилиси — Джейхан. Через год на стамбульском саммите ОБСЕ между президентами США, Турции, Грузии и Азербайджана было подписано межправительственное Соглашение о строительстве газопровода и транспортировке каспийской нефти по маршруту Баку — Тбилиси — Джейхан<sup>14</sup>.

Свидетельством важности данного проекта для Грузии стало создание по распоряжению ее президента в начале 2000 г. государственной комиссии, которая должна заниматься вопросами организации транспортировки нефтяных и газовых ресурсов Каспийского бассейна через грузинскую территорию. Годом раньше президент Азербайджана издал распоряжение «О мерах по строительству и пуску в эксплуатацию основного экспортного трубопровода Баку — Тбилиси — Джейхан». В мае-июне 2000 г. парламенты Азербайджана, Грузии и Турции ратифицировали пакет соглашений по ОЭТ<sup>15</sup>.

В настоящий момент реализация проекта БТД осложнена недостаточным финансированием и устранением политических рисков в результате возможности прохождения трубопровода по конфликтогенным зонам, таким как Грузия, Армения, Иран, территория компактного проживания курдов в Турции. Стивен Манн заявил 11 июня 2001 г.: «Администрация Буша поддерживает коридор Восток — Запад, а проект Баку — Джейхан будет осуществлен, поскольку нефть Казахстана играет центральную роль в вопросах энергетики Каспийского региона»<sup>16</sup>. Также между США и казахстанской компанией ЗАО «Национальная компания «Транспорт нефти и газа» было подписано Соглашение о субсидиях. Согласно данному Соглашению казахстанской стороне предоставляется технический грант на сумму 346 тыс. долларов для проведения технических, экономических и экологических исследований предполагаемого маршрута транс-

портировки казахстанской нефти до системы нефтепровода Баку — Джейхан.

На настоящий момент участниками проекта БТД являются британская BP (30,1%), ГНКАР (25%), американская Unocal (8,9%), норвежская Statoil (8,71%), турецкая ТРАО (6,53%), итальянская ENI (5%), японская Itochu (3,4%), ConocoPhillips (2,5%), Inpex (2,5%), французская Total (5%) и Amerada Hess (2,36%)<sup>17</sup>. Общая стоимость БТД составляет 3,6 миллиардов долларов США, из них 1 миллиард вкладывают сами акционеры проекта, а 2,6 миллиардов составляют привлеченные кредиты. При этом затраты на строительство составляют 2,95 млрд долларов США. Проектную стоимость также формируют затраты на закупку в 10 млн баррелей нефти для заполнения трубопровода, затраты на переговоры по финансированию и обслуживание долга. Проект финансируется по схеме: 30% собственные средства акционеров и 70% кредитные ресурсы. В организации финансирования для БТД принимали участие банки ABN AMRO, Citibank, Mizuho и Societe Generale, Banca Intesa, BNP Paribas, Credit Agricole Indosuez, Dexia, HypoVereinsbank, ING, KBC, Natexis Banques Populaires, San Paolo IMI, West LB, Royal Bank of Scotland. Британская газета «Financial Times» сообщила, что крупнейший банк Италии Banca Intesa, выделивший 60 млн долларов США на проект строительства нефтепровода Баку — Тбилиси — Джейхан, продал часть своей доли в финансировании и ведет переговоры о продаже оставшейся части<sup>18</sup>.

Для Казахстана участие в БТД является реализацией принципа многовекторности в выборе альтернативных путей транспортировки нефтяных ресурсов, куда входят российское (КТК) и иранское направления, экспортный трубопровод Актау — Баку — Тбилиси — Джейхан и наиболее приемлемое в данный момент направление в Китай. Между Ираном и РК подписаны Соглашения о транспортировке нефти через Каспий к северным портам Ирана в счет продажи равного количества на экспорт через терминалы Персидского залива по принципу замещения и Соглашение о строительстве нефтепровода Казахстан — Туркменистан — Иран.

Поэтому для РК строительство нефтепровода по дну Каспия в рамках проекта ОЭТ будет целесообразно лишь в случае подтверждения больших запасов нефти на казахстанском шельфе моря. Такое мнение высказал управляющий директор ЗАО «Каз-

<sup>14</sup> Жильцов С.С., Зонн И.С., Ушков А.М. Геополитика Каспийского региона. М.: Международные отношения, 2003. С. 119

<sup>15</sup> Там же, с. 120.

<sup>16</sup> Панорама, 15 июня 2001 г.

<sup>17</sup> Ежедневные новости агентства GreatSilkRoadWorldNewsAgency от 10.06.2004 г.

<sup>18</sup> Ежедневные новости агентства GreatSilkRoadWorldNewsAgency от 03.12.2004 г.



МунайГаз» Каиргельды Кабылдин после подписания представителями Азербайджана, Грузии, Турции и Казахстана Меморандума о взаимопонимании по этому проекту. Для реализации подобного проекта объем ежегодной транспортировки сырья по маршруту Актау — Баку — Тбилиси — Джейхан должен быть не менее 20 млн тонн. В настоящее время осуществлена подготовка проекта межправительственного соглашения между Азербайджаном и РК о транспортировке казахстанской нефти по БТД. По мнению президента ГНКАР Натика Алиева, спорным моментом до сих пор остается вопрос ратификации соглашения в парламенте Казахстана и предоставление правительственных гарантий по выполнению своих обязательств относительно соглашения. Строительные работы нефтепровода начались в апреле 2003 г. и завершатся в начале 2005 г. Подрядчиком работ по строительству азербайджанского участка трубопровода БТД является греческая компания Consolidated Contractors International Company, грузинского участка — Spie Sarag/Petrofag, последняя также является подрядчиком работ по строительству насосных станций на территории обеих стран. Подрядчиком строительства турецкого участка трубопровода является турецкая компания BOTAS<sup>19</sup>.

Таким образом, внутреннее законодательство прикаспийских стран, касающееся транспортировки энергоресурсов, основано на международных соглашениях и договорах в государствами-производителями нефти и газа и странами, через территории которых осуществляется транзит минеральных ресурсов. ❀

## СОБЫТИЯ Проекты и соглашения

Также в ходе встречи были рассмотрены вопросы взаимного обмена опытом по реформам в электроэнергетике Казахстана и КНР и в области новых технологий по передаче и распределению электроэнергии, организации поставок казахстанской электроэнергии в приграничные регионы КНР, передача опыта ГЭК Китая в сфере использования ветроэнергостановок.

*Kazakhstan today, 05.07.2005.*

### «КазМунайГаз» и «Роснефть» подписали соглашение о разделе продукции по структуре «Курмангазы»

6 июля в Астане Министр энергетики и минеральных ресурсов РК В.С.Школьник, Президент Национальной Компании «КазМунайГаз» У.С.Карабалин и Президент российской компании «Роснефть» С.М.Богданчиков подписали Соглашение о разделе продукции по структуре «Курмангазы». Об этом говорится в сообщении пресс-службы «Роснефти».

Структура «Курмангазы», расположенная в казахстанской части Каспийского моря, согласно условиям межгосударственного Соглашения от 6 июля 1998 года между Республикой Казахстан и Российской Федерацией о разграничении дна северной части Каспийского моря и Протокола от 13 мая 2002 года к указанному Соглашению, находится под юрисдикцией Республики Казахстан.

В соответствии с Протоколом, разведка и добыча на структуре «Курмангазы» будет осуществляться на паритетных началах уполномоченными организациями двух стран — компаниями АО «Морская нефтяная компания «КазМунайТениз» и ООО «РН-Казахстан».

Одновременно между компанией «КазМунайТениз» и компанией «РН-Казахстан» подписано Соглашение о совместной деятельности по освоению углеводородных ресурсов структуры «Курмангазы», в котором стороны определили взаимные права и обязательства в отношении реализации Проекта.

Проведение нефтяных операций по Проекту будет осуществляться казахстанским Оператором — компанией, являющейся 100%-й дочерней организацией АО «МНК «КазМунайТениз».

По оценке участников Проекта, ожидаемые извлекаемые ресурсы углеводородов на структуре «Курмангазы» могут составить порядка 1 млрд. тонн. Согласно условиям СРП подрядчики обязуются выполнить минимальную программу разведки, предусматривающую проведение работ по оценке экологического воздействия разведочных работ на окружающую среду и бурение 2 поисковых скважин.

Согласно условиям СРП участники Проекта выплатят в бюджет Республики Казахстан подписной бонус, а также в случае коммерчески успешного открытия бонус коммерческого обнаружения.

В подписанном тексте СРП предусматриваются затраты на обучение и переподготовку казахстанских специалистов и обязательства по реализации социальных проектов.

В соответствии с условиями СРП участники Проекта берут обязательства в отношении казахстанского содержания в Проекте, предусматривающие максимальное привлечение казахстанского персонала, а также товаров, работ и услуг.

<sup>19</sup> Ежедневные новости агентства GreatSilkRoadWorldNewsAgency от 02.06.2004 г.