

© 2000 г.

**А. Кошанов,**

академик-секретарь Национальной академии наук Республики Казахстан

**М. Спанов,**

кандидат экономических наук,

вице-президент Института развития Казахстана

## **ТРАНСПОРТНАЯ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ КАЗАХСТАНА**

Обретение Казахстаном суверенитета актуализировало исследования, связанные со строительством государственности и разработкой концептуальных подходов к основам перспективного развития страны. В этом плане доминирующая роль отводится выработке стратегии национальной безопасности и механизмов ее осуществления. Обеспечение национальной безопасности, внутривластной стабильности и консолидации общества определено в числе ключевых приоритетов развития республики в Послании “Казахстан-2030. Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев”, с которым в октябре 1997 г. обратился к народу Президент Н.А. Назарбаев.

Значимость данной проблемы подчеркивается фактом принятия Закона Республики Казахстан “О национальной безопасности Республики Казахстан” от 30 июня 1998 г., который определяет “обеспечение национальной безопасности главным условием развития Республики Казахстан как независимого суверенного государства”.

Статус суверенного государства и субъекта международных отношений порождает множество проблем экономического, политического, духовно-идеологического и психологического порядка, которые непосредственно влияют на уровень национальной безопасности и требуют своего решения в процессе национально-государственной самоидентификации. Решение вопроса заключается прежде всего в выработке собственной концепции национальной безопасности, где четко определялись бы интересы личности, общества и государства, а также выявлялись потенциальные угрозы внешней и внутренней безопасности страны.

Приоритетным направлением обеспечения национальной безопасности является экономическая безопасность, что предполагает прежде всего преодоление глубокого экономического кризиса, создание социально ориентированного и эффективного рыночного хозяйства, формирование среднего слоя собственников и занятие своей ниши в мировой

экономической системе. Следует отметить, что в современных условиях национальная безопасность опирается в первую очередь на экономическую безопасность, которая направлена на создание благоприятных условий для динамичного и прогрессивного развития экономики Казахстана. Это предполагает:

- развитие наукоемких и ресурсосберегающих технологий, способных производить конкурентоспособную продукцию;
- разумную протекционистскую политику по отношению к собственным товаропроизводителям;
- стимулирование развития импортозамещающих производств;
- внедрение гибкой таможенной и налоговой политики;
- изменение структуры экспорта в сторону ее радикальной диверсификации;
- создание благоприятной инвестиционной среды;
- эффективное использование внутрирегионального разделения труда;
- усиление борьбы с экономической преступностью;
- развитие современной высокоинформационной банковской системы;
- становление полноценного фондового рынка ценных бумаг;
- развитие экономической науки и подготовку высококвалифицированных кадров;
- эффективную интеграцию в региональное экономическое пространство;
- вхождение в мировой хозяйственный рынок и занятие своей экономической ниши в качестве равноправного субъекта, имеющего доступ к перераспределению мирового дохода.

Транспортная и топливно-энергетическая системы являются основами инфраструктуры экономики, способными функционировать только в условиях взаимодополняемой деятельности. Кроме этого, ресурсоемкий потенциал обеих отраслей делает их базовыми в системе экономической безопасности.

**Республика Казахстан в постсоветский период особо остро ощущает проблему транспортной независимости.** Оставшиеся в наследство от бывшего СССР транспортно-коммуникационные и энергетические линии преимущественно были ориентированы на обслуживание экономической структуры распавшейся супердержавы.

С точки зрения обеспечения транспортно-коммуникационной безопасности республики, можно различить внешние и внутренние угрозы.

**К внутренним угрозам следует отнести:**

- общую неразвитость транспортной инфраструктуры;
- преобладание в грузоперевозках железнодорожного транспорта;

- отсутствие четко слаженной ремонтно-заводской базы и самостоятельного материально-технического обеспечения;
- изношенность и плохое качество шоссейных и автомобильных дорог;
- высокие транспортные издержки;
- уменьшение доли национальных авиакомпаний в грузовых и пассажирских перевозках;
- недиверсифицированность внутреннего трубопроводного транспорта.

**Внешние** угрозы связаны с целым комплексом причин, имеющих объективное продолжение внутренних проблем и целого ряда глобальных геоэкономических детерминант:

- сохраняющаяся преимущественная направленность экспортно-импортных транспортных потоков через Россию (всех видов транспорта);
- низкая конкурентоспособность транспортных предприятий республики;
- отсутствие свободного доступа к глобальным морским коммуникациям;
- неурегулированность правового статуса крупнейшего на планете внутреннего водоема – Каспия;
- геополитическое и геоэкономическое соперничество между региональными и мировыми державами;
- наличие этнополитических конфликтов в ряде транзитных стран.

Внутренние угрозы безопасности в контексте функционирования транспортной системы республики могут быть минимизированы с помощью целенаправленных мер государственной стратегии. В условиях многоукладной рыночной экономики деятельность государства может быть эффективной только с применением экономических методов. Оптимальным представляется создание налоговых льгот для строительных организаций в транспортной сфере, распространяющихся как на отечественные, так и на иностранные предприятия.

Казахстанская национальная программа “Развитие транспорта и связи” предусматривает 12 приоритетных направлений развития всех видов транспорта страны. Помимо этого, в Послании Президента “Казахстан-2030. Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев” один из семи долгосрочных приоритетов связан с расширением и углублением транспортной схемы республики.

В этом документе сказано, что “отрасль в определенном отношении достаточно развита и в долгосрочной перспективе должна следовать стратегии концентрированного роста, заключающейся в диверсифика-

ции национального и поиске новых рынков, способных воспользоваться нашими транспортными и коммуникационными услугами”<sup>1</sup>.

В 1998–2000 гг. планируется обеспечить основные транспортные проекты, связанные с увеличением мощностей железнодорожного транспорта между Казахстаном и Китаем, завершить первый этап переустройства морского порта в г. Актау, реконструировать дорогу Алматы – Астана – Боровое и аэропорт г. Астаны.

В инфраструктуре транспортного комплекса республики монопольное положение занимают железнодорожные перевозки. Железнодорожные линии, их прохождение по той или иной территории, качество и стоимость перевозок оказывают существенное влияние на региональное и отраслевое экономическое развитие. Можно согласиться с мнением, что “по мере уменьшения транспортной составляющей в общей себестоимости продукции у потребителей изменяется топливная и сырьевая ориентации в размещении производства. В результате железнодорожный транспорт создает предпосылки для участия региона в совместном разделении труда”<sup>2</sup>.

Национальная программа развития железнодорожного транспорта в интересующем нас аспекте предусматривает два приоритетных направления:

- реализация проектов по созданию Трансазиатской и Евроазиатской железнодорожных магистралей;
- усиление существующих транспортных линий.

Очевидно, что скорейшая реконструкция и модернизация железнодорожных линий на направлении Алматы – Акмола способна дать толчок для развития смежных отраслей, увеличив грузооборот и уменьшив цену перевозок.

Особо важное значение для интеграции национальной экономики в мировое экономическое пространство, учитывая внутриконтинентальное расположение страны, будет иметь расширение транспортных потоков по железной дороге из Китая, России, со Среднего и Ближнего Востока, из Южной Азии и подключение к европейским транспортным путям.

Заинтересованность как Центральноазиатских стран, так и крупнейших азиатских и европейских держав в скорейшей диверсификации транспортных артерий является фундаментальной базой для построения

<sup>1</sup> Назарбаев Н.А. Казахстан-2030. Процветание, безопасность и повышение благосостояния всех казахстанцев. Алматы. 1997. С. 151.

<sup>2</sup> Козырь И.Н. Проблемы повышения экономической эффективности железнодорожного транспорта // Материалы республиканской научно-практической конференции 17–18 октября 1997 г. “Национальная экономика на рубеже нового тысячелетия: модернизация отечественного производства – политика открытых дверей – экономическая безопасность”. Алматы, 1997. С. 79.

новых линий коммуникаций. Кредиты МФЭР Японии в размере 7,2 млрд японских иен направлены на модернизацию и расширение пропускной способности казахстанского участка Трансазиатской железнодорожной магистрали, на укрепление станции “Дружба”.

По плотности железнодорожной сети, автомобильных дорог с твердым покрытием Казахстан опережает Россию. Но, как верно отметил российский специалист И. П. Азовский, “сегодня суть транспортной проблемы центральноазиатских государств состоит прежде всего не в общем развитии коммуникаций, увеличении их протяженности, наращивании пропускной способности (хотя и эта задача не снимается с повестки дня), а в географической направленности этих коммуникаций”<sup>1</sup>.

Закономерно, что ориентация на привлечение иностранного капитала автоматически ставит это в зависимость от развития транспортной инфраструктуры не только Казахстана, но и других центральноазиатских республик. Региональное развитие стран Центральной Азии и их коммуникационные стратегии требуют координации и кооперации в усилиях по обеспечению базы транспортной независимости.

Хотя соглашения о прокладке железнодорожных линий между Китаем и бывшим СССР подписаны в середине 50-х гг., но их реализация была приостановлена ввиду появления политических разногласий между двумя странами.

В первые годы независимого развития Казахстана были заложены договорно-правовые основы для расширения географии транспортных связей с соседними странами. Фактическое же развитие коммуникаций получило с начала 90-х гг., когда наметилась тенденция потепления международных отношений СССР со странами, граничащими с Центральноазиатским регионом.

С середины 1991 г. начались грузоперевозки по временной схеме, через год – регулярное пассажирское сообщение, к концу 1992 г. железнодорожные пути были продлены до Ташкента. Тем не менее грузопоток через казахстанско-китайскую границу реально не отвечает потребностям двух стран. Связано это преимущественно с тем, что китайская часть железнодорожного сообщения была технически слабо оснащена и фактически не удовлетворяла потребности Синьцзян-Уйгурского автономного района КНР. Китайская сторона в кратчайшие сроки провела модернизацию своей части железной дороги, полностью электрифицировав и автоматизировав ее. Был подвергнут реконструкции порт Ляньюньган, являющийся восточной точкой Трансконтинентальной магистрали, в несколько раз увеличены его акватория и количество причалов.

<sup>1</sup> Азовский И. П. В поисках путей расширения транспортных связей // Восток. N2, 1997. С. 108.

С казахстанской стороны, как уже говорилось, на финансы японского займа также ведется модернизация и подведение до мировых стандартов линий этой магистрали.

В определенной степени формирующаяся международная магистраль будет первоначально конкурировать с имеющейся российской линией Транссиба. Но ряд преимуществ новой магистрали дает основания полагать, что при условии обслуживания ее по международным стандартам она способна переориентировать существенную часть грузопотоков между Западом и Востоком. В Китае данный маршрут часто называют “мостом Ляньюньган – Роттердам”.

Расширение транспортных артерий первоначально предполагалось в сторону Транссиба на север и далее через Россию одна ветка должна была идти по территории Украины, другая – по Беларуси. Второй маршрут должен был соединить Китай со странами Персидского залива и Средиземноморья посредством стыковки Среднеазиатской железнодорожной системы с Иранской.

В мае 1996 г. произошла стыковка участка железной дороги на туркмено-иранской границе. В перспективе планируется достичь пропускной способности данной магистрали в объеме 10 млн т в год. Вместе с этим в Иране завершено строительство железной дороги Север – Юг, имеющей для Тегерана стратегическое значение.

Экономическая целесообразность этой ветки не вызывает сомнений как среди деловых кругов и государственной элиты стран Центральной Азии, так и среди представителей граничащих с регионом стран, так как открываются пути к портам в Персидском заливе, Средиземному и Черному морям. Если по старым транспортным маршрутам доставка грузов занимала 15-20 дней, то новая линия сокращает время до 3 дней.

Вновь образовавшаяся после распада СССР геоэкономическая реальность открыла возможность оптимизации транспортных потоков и по региональным проектам ЭСКАТО ООН. Территория Казахстана при условии сочетания национальных грузопотоков с потенциальными транзитными способна стать одним из ключевых элементов Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ).

В настоящее время бюджет Казахстана получает дополнительные (хоть и небольшие) финансовые поступления от транзитных перевозок. Расширение пропускных возможностей, электрификация международных железнодорожных путей значительно повышают ее конкурентоспособность. Самое главное, значительно сокращается расстояние. К примеру, между Ташкентом и Пекином оно стало на 2069 км меньше, чем через российский Забайкальск. В случае же транспортировки до порта Ляньюньган из Ташкента расстояние сокращается на 3030 км.

Экономическая заинтересованность, особенно потребность в расширении международной транспортной сети, побудила страны Центральной Азии и Азербайджан вступить в Организацию экономического сотрудничества (ЭКО), включающую также Иран, Турцию, Пакистан и Афганистан и др. страны.

Очевидно, что во многом транспортными потребностями и заинтересованностью в транзитных возможностях соседних стран было обусловлено создание Центральноазиатского союза в 1994 г., куда первоначально вошли три страны – Казахстан, Узбекистан и Кыргызстан. Летом 1998 г. данное интеграционное объединение было переименовано в Центральноазиатский экономический союз и расширено за счет присоединения к нему Таджикистана. На темпы экономической интеграции Казахстана и других стран Центральной Азии значительное влияние будут оказывать перспективы расширения субрегиональной и континентальной транспортных систем.

Заинтересованность в транспортных коридорах имеется не только в направлении восток – запад, но и с севера на юг и обратно. Во время открытия дороги Теджен – Мешхед в мае 1996 г. главы Туркменистана, Казахстана и Ирана подписали Соглашение о строительстве новой магистрали, которую планируется пустить по восточному побережью Каспийского моря.

Этот маршрут не только расширяет транспортные пути Казахстана, что очень важно, учитывая богатые газонефтеносные плантации запада страны, но и открывает транзитные возможности республики в связи с заинтересованностью России данным проектом.

Для полноты транспортной схемы необходимы также железнодорожные линии в Южную Азию с выходом в Индийский океан. Особую заинтересованность проектами прокладки новых путей из Центральной Азии проявляет Пакистан. Помимо экономической заинтересованности, немаловажное место здесь занимает политическая конкуренция Исламабада с Тегераном и Анкарой за расширение своего влияния на регион.

Туркменистан подписал комплекс соглашений с Пакистаном о прокладке железнодорожной магистрали через Афганистан с подключением ее к пакистанской транспортной системе. Казахстан также мог бы присоединиться к этому предполагаемому маршруту. Но данный перспективный маршрут, выгодный с экономической точки зрения, осложнен непрекращающимся гражданским конфликтом в Афганистане. В связи с этим Казахстану, вероятно, придется временно дистанцироваться от участия в этом проекте, что потребует нейтрализации попыток втягивания страны в политическое противостояние. Хотя очевидно, как уже говорилось, для максимальной диверсифицированности интернациональных

транспортных артерий Казахстана и Центральноазиатских государств данные маршруты представляют особую выгоду.

Немаловажное значение для девятой по размеру территории в мире имеет расширение сети автомобильных дорог. Аксиоматичными являются примеры Германии, США, когда высококомобильные транспортные пути, коими являются автодороги, оказывали стимулирующее воздействие на темпы экономического развития страны. Бум автомобильно-дорожного строительства связан с периодом правления в США Д. Эйзенхауэра, который в бытность главой американской оккупационной армии в побежденной Германии связывал ряд военных успехов немцев с имеющейся в стране высокоскоростной и разветвленной сетью автодорог.

В условиях Казахстана и других Центральноазиатских стран автодороги способны выполнять нередко функции дополнителя и заменителя железнодорожного транспорта, который из-за сложных географических условий региона не может полностью охватить ряд территорий.

В постсоветский период произошло существенное расширение сети автомобильных дорог, связывающих Казахстан с соседними странами. Подписанные соглашения с Китаем, с одной стороны, открыли возможности приграничной торговли, с другой – реанимировали межгосударственные транспортные связи по имеющимся магистральным линиям. Верно отмечает И.П. Азовский: “В основу нынешних проектов создания межгосударственных трасс, как правило, кладутся исторически сложившиеся караванные пути, которые веками использовались местным населением для общения со своими соседями”<sup>1</sup>.

Существуют транспортные связи всех приграничных областей Казахстана с Китаем. Крупнейшей автомагистралью является трасса Алматы – Урумчи протяженностью 1050 км. Одним из перспективных в Казахстане и других странах Центральной Азии является проект прокладки трассы, способной связать Казахстан, Кыргызстан, КНР и Пакистан. Планируется подсоединение центральноазиатских автомобильных дорог к Каракорумскому шоссе. Соглашение по этому вопросу было подписано в 1995 г. вышеназванными странами, но, помимо чисто технических и финансовых вопросов, перспективы данного маршрута осложняет напряженная обстановка в районе индо-пакистанской границы, связанная с проблемой Кашмира, территория которого является транзитным пунктом в проекте.

Тем не менее пакистанское руководство осуществляет реконструкцию и расширение портов Карачи и Гвадар, специально рассчитанных на грузопотоки из Центральной Азии.

<sup>1</sup> Азовский И. П. Указ. соч. С. 116.

Различные проекты, связанные с прокладкой транспортных каналов через территорию Афганистана, наталкиваются, как уже отмечалось, на нестабильную ситуацию в этой стране.

Посредством открытия автомобильного сообщения между Туркменистаном и Ираном Казахстан также имеет возможность подсоединиться к новым коммуникациям.

Автомобильное сообщение между странами – членами ЭКО имеет ряд технических, организационных и юридических преград, которые необходимо будет устранять для эффективности многостороннего сотрудничества. Транспортное законодательство республики в настоящее время доводится до уровня международных стандартов<sup>1</sup>.

Определенную заинтересованность в расширении транспортно-коммуникационных связей с Центральной Азией проявляют европейские страны. В рамках программы технической помощи странам СНГ Европейский союз разработал специальный проект Центральная Азия – Кавказ – Европа.

По мнению европейских экспертов, транспортный коридор Алматы – Ашхабад – Красноводск – Баку – Потти способен стать для стран Центральноазиатского региона кратчайшим путем к морским коммуникациям. Помимо этого, учитывая заинтересованность Китая данным проектом, Комиссия европейских сообществ считает вполне реальной интеграцию евразийских транспортных систем от Атлантики до Тихого океана.

Внутриконтинентальное положение страны, по логике экономического развития, должно стимулировать рост авиационных перевозок. Действительно, с начального периода независимости Казахстан усиленно налаживал авиамосты со своими ближними и дальними соседями. Но экономический кризис в стране объективно минимизировал внутренние авиарейсы и оптимизировал международные сообщения. Значительные трудности испытывает казахстанская авиация из-за материальной изношенности парка авиатранспорта и их несоответствия международным стандартам.

Кроме того, национальная авиация испытывает определенную нехватку топлива. Требуется модернизация и расширение имеющихся аэропортов. Неоднократно проводившиеся реструктуризации национальной авиакомпании негативно сказались на ее конкурентоспособности. К настоящему времени “Эйр Казахстан групп” имеет ограниченные возможности не только в сфере международных перевозок, но и на казахстанских маршрутах, где деятельность свою расширяют узбекские, российские и западные авиакомпании.

<sup>1</sup> Только 1% всей транспортной сети республики составляют дороги международного стандарта // Деловая неделя. N49, 1997.

Недостаточно задействованы и возможности развития самого дешевого средства – морского транспорта. Имеющиеся порты на Каспии – Актау, Балыкчи, Баутино, Форт-Шевченко, Ералиев могут стать транзитными пунктами грузопотоков. ЕБРР выделил кредит Казахстану в размере 54 млн долларов на реконструкцию порта Актау, который планируется превратить в крупнейший перевалочный пункт в международной торговле Прикаспийских стран.

Модернизация портовых сооружений в первую очередь затронет терминалы, элеваторы для зерна и должна быть ориентирована в целом на обслуживание крупных партий продукции экспортных отраслей экономики страны.

Помимо действий на национальном уровне, Казахстан в рамках ЭКО вошел в учредители судоходной компании, в которую входят и другие члены этой организации.

Одной из главных задач вновь созданной компании является расширение транспортной схемы Каспия и превращение портов на его берегах в международные. Эта стратегия совпадает с потребностями всех членов ЭКО, и перспективы ее будут зависеть от геополитического климата в регионе.

Таким образом, в постсоветский период Казахстан, оказавшись в новых геоэкономических и геополитических реалиях, вынужден переориентировать свою транспортную стратегию на обслуживание новых экономических потребностей страны. Внутриконтинентальное положение и вытекающее отсюда коммуникационная уязвимость страны используются внешними игроками для реализации своих интересов. Это существенно сказывается на возможностях расширения транспортной инфраструктуры не только Казахстана, но и Центральноазиатского региона в целом.

Основная стратегия Казахстана, которая может быть эффективной в этих условиях, – это последовательно дистанцироваться от втягивания в геополитическое и геоэкономическое соперничество, придерживаться курса на максимальную диверсификацию транспортно-коммуникационных артерий и энергетической независимости.

В экономике топливно-энергетический сектор является одним из стратегически важных, который в то же время зависит от транспортных артерий.

Так как энергетическая безопасность является интегральной частью системы национальной безопасности, то выполнение ее функций преимущественно возлагается на государство, которое должно выступать основным регулятором отношений в этой сфере.

Существенно повлиять на энергетическую политику страны способно перспективное управление экспортной стратегией и планирование с

учетом полученных расчетов и прогнозов развития ситуации в энергетической отрасли мирового хозяйства. Помимо этого, максимальная диверсификация транспортных артерий повышает уровень безопасности этого сектора.

Анализ мировых экономических тенденций подтверждает все большую значимость данной отрасли экономики в жизни любого современного общества. И контроль в этой сфере относится к ведению центральных или федеральных (в федеративных странах) органов власти.

Мировая экономическая наука предлагает достаточно большое количество индикаторов энергетической безопасности. Но, на наш взгляд, представляется целесообразным сужение (оптимизация) их числа с целью обеспечения безусловного приоритета национального рынка.

Для Казахстана можно определить следующие индикаторы энергетической безопасности:

- динамика энергоемкости экономики;
- динамика добычи основных видов энергоносителей;
- степень диверсификации экспорта энергоносителей;
- наличие стратегических запасов энергосырья;
- состояние транспортных систем;
- структура энергопотребления и запасов основных видов топлива;
- социально-политическая обстановка в местах добычи и транспортировки углеводородов;
- уровень доступности мировых транспортных коммуникаций.

Обеспечение энергетической безопасности страны, таким образом, связано с выявлением и систематизацией комплекса угроз, чье наступление прямо или косвенно способно нанести ущерб энергетическому сектору страны. Все угрозы ТЭК условно разделяются на внутренние и внешние, приоритетность решения которых варьируется в зависимости от значимости задач, стоящих перед страной.

Для Казахстана в настоящий период значимыми проблемами являются внутренние и внешние угрозы.

**Внутренние проблемы** связаны с:

- наличием высокой степени монополизации отрасли;
- технологическим несовершенством основных производственных фондов;
- частыми перебоями в подаче энергии и производстве топлива, имеющими, как следствие, рост социальной напряженности;
- имеющимся существенным лагом между внутренними и мировыми ценами на энергоносители;
- безопасностью технологии производства.

**Внешние угрозы** предопределены следующими факторами:

- мировой конъюнктурой цен на энергоносители;

- разрывами в технологической и энергетической цепочке постсоветского пространства;
- конкуренцией между энергоэкспортерами;
- геоэкономическим и геополитическим давлением иностранных держав;
- региональными конфликтами.

Повышенное внимание к этим факторам, превентивная реакция на них способны существенно повлиять на уровень энергетической безопасности республики.

В связи с этим различные меры государственного характера, направленные на регулирование процессов в ТЭК, принято разделять на превентивные и ликвидационные.

**Превентивные меры** направлены на формирование в стране менее уязвимой к энергетическим угрозам экономики, способной быстро адаптироваться к меняющимся условиям.

В рамках государственной энергетической политики эти меры должны касаться структурных изменений в экономике в целом, перестройки структуры энергобаланса, стимулирования производства различных видов энергоресурсов, предложения для создания энергосберегающих технологий.

Немаловажным фактором является внешнеполитическое обеспечение энергетической стратегии страны. Создание благоприятного внешнеполитического фона – один из краеугольных элементов в экспортной политике республики, так как, учитывая геополитические и геоэкономические характеристики Казахстана, межгосударственные отношения могут стать стимулятором или же ограничителем экономического роста.

**Меры ликвидационного характера**, как правило, связаны с созданием стратегических запасов энергоресурсов, а также со строгим государственным контролем распределения их в случае возникновения разрывов в энергетической инфраструктуре. Особо актуально эта задача стоит в Казахстане в зимний период в жилищно-коммунальной сфере и в сельскохозяйственный сезон. Кроме того, возможность резервации произведенного энергосырья повышает конкурентоспособность энергосектора и позволяет гибче реагировать на перепады цен на международном рынке.

Особо сложной задачей представляется создание оптимального баланса между потребностями экономики республики и стран – экспортеров энергосырья, а также потребителями. Однозначно Казахстан отдает приоритет устойчивому развитию национального ТЭК с ориентацией на использование современных и экологически оправданных технологий. Но в случае тенденций хаотичного развития событий на мировом энергетическом рынке (как это произошло в 1997-1998 гг., совпав по резонансу с фи-

нансовым кризисом) особо остро чувствуется зависимость ТЭК республики от внешних факторов, и сектор автоматически теряет устойчивость.

Превентивной мерой, способной амортизировать подобные экономические потрясения, может стать расширение кооперационных связей как с производителями энергосырья, так и с потенциальными потребителями. Важно, чтобы созданные связи не стали конфронтирующими по отношению к существующим крупнейшим объединениям, таким, как ОПЕК, ОАПЕК, ИПЕК и др. Гибкое маневрирование между интересами крупнейших энергоэкспортеров и потребителями способно в определенной мере минимизировать удары мировой конъюнктуры.

Диверсифицировав связи и зарекомендовав себя надежным партнером, Казахстан способен устойчиво наращивать объемы производства и экспорта энергосырья.

На наш взгляд, требуется скорейшее принятие Центральноазиатской энергетической хартии, целью которой было бы урегулирование на региональном уровне вопросов квоты производства энергосырья и продаж его на мировых рынках, решение проблем транспортировки и взаимных энергетических поставок.

Особое положение в энергетической безопасности занимает электроэнергетическая отрасль. Здесь немаловажным представляется переход на энергосберегающие технологии. Как правило, достаточный уровень по энергообеспечению достигается двумя путями:

- наращиванием мощностей отрасли (строительство и модернизация электростанций);
- использованием энергоэффективного, высокоэкономичного оборудования, позволяющего не только сократить ввод новых энергетических мощностей, но и заменить устаревшее оборудование электростанций, снизить экологическую нагрузку и освободить финансовые ресурсы для освоения экологически чистых установок возобновляемых источников энергии<sup>1</sup>.

Роль энергосбережения возрастает при стабилизации цен на топливно-энергетические ресурсы, совершенствовании системы производства и потребления энергии, создании условий для эффективного использования топливно-энергетических ресурсов. Кроме того, такая политика объективно способствует снижению цен на промышленную продукцию.

Принятие Закона "Об энергосбережении" в конце 1997 г. открыло правовые рамки для создания подобных технологий. Учитывая опыт индустриальных стран (энергетический кризис 1974 г.), Казахстану не следует останавливаться на простом копировании существующих техноло-

<sup>1</sup> Храпунов В. Энергосбережение – путь к возрождению экономики Казахстана// Азия – экономика и жизнь. № 26, 1998.

гий. Хотя последствия энергетического кризиса 70-х гг. были успешно преодолены, государственное регулирование в высокоразвитых странах не уменьшилось. Основным стимулом к этому послужила общетехнологическая эффективность энергосберегающей политики.

В бытность СССР данный фактор не учитывался, и страна отставала по уровню расходов на единицу выпускаемой продукции. За период перестройки этот разрыв еще больше усилился.

К примеру, в мировой практике сложилось такое соотношение – одна денежная единица, вложенная в энергосбережение, соответствует трем-пяти, вложенным в добычу энергоресурсов и выработку энергии.

Казахстан унаследовал многие общие черты советской структуры производства. Сохраняется значительная энергоемкость товарной продукции и постоянно увеличивается доля затрат энергии в конечном продукте. При сравнительном анализе уровня потребления энергоресурсов высокоразвитых стран и Казахстана энергоемкость ВВП республики превосходит мировые показатели в 2-4 раза.

В энергетических стратегиях новых независимых государств приоритет в государственной экономической политике отдается энергосбережению. Данная стратегия требует перестройки государственной инспекции в вопросах рационального использования энергоресурсов и внедрения дифференцированного тарифа, создания энергетического аудита.

Казахстан отстает от ряда стран СНГ (РФ, Украина) в вопросах проведения энергосберегающей политики. Экономика республики характеризуется высокой долей энергоемких технологий и энергоемкого промышленного производства.

Основным потребителем энергии в республике является индустриальный комплекс. Далее по мере убывания – сельское хозяйство, коммунально-бытовой сектор, транспорт. По статистике, сельское хозяйство является энергоемким еще и потому, что сюда включают потребление энергоносителей сельским населением. Государственная политика энергосбережения способна здесь, помимо снижения себестоимости продукции аграрного сектора и повышения ее конкурентоспособности, снизить оплату населением коммунальных услуг.

Из перечисленных в Законе "Об энергосбережении" первоочередными направлениями энергетической политики нам представляются следующие:

- проведение экспертизы энергосбережения продукции действующих и реконструируемых объектов, технологий и оборудования;
- реализация проектов по внедрению энергоэффективной техники и продукции;

- оптимизация режимов производства и потребления энергии, организация ее учета и контроля;
- внедрение новых и совершенствование действующих строительных норм и правил, обеспечивающих сбережение энергоресурсов.

Основной эффект от этой стратегии будет связан с достижением следующих результатов:

- повысятся сроки использования отечественных невозобновляемых источников топливных ресурсов;
- ожидается высвобождение инвестиционных ресурсов для расширения энергопроизводства;
- уменьшится экологическая нагрузка на окружающую среду;
- увеличится экспортный потенциал ТЭК;
- повысится технологический уровень промышленности из-за инвестиций в энергосберегающее оборудование.

Еще одним крупным доводом в пользу скорейшего перехода на энергосберегающие технологии является фактор инвестиционной привлекательности республики. Хотя страна занимает второе место по общему объему привлеченных зарубежных инвестиций в национальную экономику и первое на душу населения, эти показатели скоро могут быть утрачены в случае неконкурентоспособности производимой продукции из-за неразвитости энергетической инфраструктуры и энергоемкости производственных фондов.

Можно согласиться с мнением, что в настоящее время целесообразным представляется установка приборов учета потребителям топливно-энергетических ресурсов и инвестиций и совершенствование технологического процесса у производителей и потребителей энергии. Кроме того, не должен допускаться ввод в эксплуатацию новых объектов строительства без наличия систем учета и регулирования расходов топливно-энергетических ресурсов<sup>1</sup>.

Таким образом, ставка на определенную рыночную окупаемость не совсем эффективна, необходимо сочетание данного элемента с мерами государственного регулирования посредством гибких форм фискальной и тарифной политики.

Наличие богатых внутренних ресурсов позволяет теоретически достичь полной энергетической безопасности республики. К примеру, по прогнозам экспертов, запасы угля в стране составляют 120 млрд т, нефти и конденсата – от 13 до 23 млрд т, газа – 6 трлн куб. м. Кроме того, на долю страны приходится треть запасов урана – 1168 тыс. т. Это, с учетом

---

<sup>1</sup> Храпунов В. Энергосбережение – путь к возрождению экономики Казахстана// Азия – экономика и жизнь. № 26, 1998.

национальных и мировых потребностей, способно обеспечить потребность страны на длительную перспективу<sup>1</sup>.

Здесь требуется переориентация энергетической отрасли от экспорта первичных энергетических ресурсов в сторону экспорта электроэнергии и другой обработанной продукции ТЭК. Известно, что продажа электроэнергии в 5-8 раз эффективнее, чем исходного сырья.

В настоящее время в структуре выработки электроэнергии преобладают пылеугольные электростанции – 79% произведенной электроэнергии, газомазутные – 12-13%, гидроэлектростанции – 6-7%, атомные – 0,7%. На экономические возможности Казахстана будет влиять изменение структуры использования энергетических ресурсов, и экономия их идет через углубление электрификации с ростом электропотребления. Тем не менее, в силу сложившейся в период СССР специализации, Казахстан вынужден импортировать значительную часть электроэнергии в пределах 15-17%, в то же время вывоза в другие республики топливно-энергетические ресурсы.

Подобному положению в немалой степени способствовала обширная территория Казахстана. Это детерминировало масштабы развития электросетей, общая протяженность которых составляет 460 тыс. км. Большинство казахстанских электрических линий имеет напряжение 500 кВ, к примеру, межгосударственная широтная магистраль Сибирь – Казахстан – Урал – 1150 кВ и общую длину 1900 км. В перспективе планируется расширить данную линию и связать юг Казахстана и Среднюю Азию.

В результате общего спада производство электроэнергии в Казахстане неуклонно снижалось. В 1990 г. были достигнуты максимальные показатели в данной отрасли, но тем не менее 17,3 млрд кВт·ч энергии Казахстан вынужден был импортировать из других государств.

В настоящее время сохраняющийся дефицит в энергетической отрасли во многом обусловлен физическим и технологическим несовершенством существующих станций, так как большинство из них имеет 25-45-летние сроки эксплуатации. Отечественные станции являются капиталоемкими, и темпы замены отработавшего ресурс оборудования существенно отстают от необходимых для сохранения имеющихся мощностей.

Традиционно существуют два пути решения данной проблемы:

- реабилитация и модернизация имеющегося оборудования;
- синхронный ввод нового оборудования взамен устаревшего.

Однако эти меры не смогут удовлетворить существующий спрос на электроэнергию. Имеющаяся программа развития электроэнергетики

---

<sup>1</sup> Наурызбаев А. Продавать электроэнергию в 5-8 раз выгоднее, чем продавать первичные энергетические ресурсы// Азия – экономика и жизнь. № 4, 1998.

предполагает многоэтапную стратегию по созданию независимых источников энергии.

До 2010 г. планируется заменить 120 турбогенераторов мощностью около 10 тыс. МВт. По оценкам экспертов, для этого нужно от 200 до 300 млн долларов в год.

Ввод новых генерирующих мощностей потребует расширения производства на имеющихся электростанциях, в первую очередь на Экибастузской ГРЭС-2, Карагандинских ТЭЦ-2 и ТЭЦ-3, Акмолинской ТЭЦ-2. Затраты составят около 1 млрд 350 млн долларов.

Предстоит построить ряд новых электростанций – на юге Казахстана (первый модуль Южно-Казахстанской ГРЭС), в юго-восточных районах страны (Майнакская и Кербулакская ГЭС), на востоке (Семипалатинская ГЭС).

Одним из основных направлений деятельности должно стать развитие Единой энергетической системы Казахстана путем строительства новых электрических коммуникаций с севера на юг (для передачи дешевой электроэнергии Экибастуза в дефицитные южные районы) и с востока на запад.

Картина энергетической отрасли не будет полной, если не охарактеризовать ситуацию, связанную с еще одним видом производства энергии – атомной энергетикой.

На Казахстан приходится около 25% мировых разведанных запасов урана и около 80% запасов бывшего СССР. Очевидно, что существующие производства по обогащению и переработке урана в республике являются хорошей базой для создания атомной энергетики. Кроме того, имеется достаточный штат квалифицированных инженеров и ученых.

Доставшаяся в наследство от СССР атомная наука, на вооружении которой четыре реактора и передовые технологии, позволяет основательно изучать не только возможности строительства в Казахстане АЭС, но и проводить на международном уровне технологические и исследовательские разработки и экспертизу безопасности сооружений ядерной энергетики. Первый в мире промышленный реактор на быстрых нейтронах функционирует в г. Актау и снабжает население и предприятия опресненной водой и электроэнергией.

Производимый в стране уран в настоящее время преимущественно экспортируется. Это потребовало от страны вхождения в МАГАТЭ, а от специализированных учреждений, связанных с атомными разработками, – в ведущие международные организации данной отрасли.

Во всем мире ведутся дискуссии о плюсах и минусах ядерной энергетики. Нельзя не согласиться с мнением, что потенциально этот сектор индустрии таит угрозы национальной безопасности республики, но, с

другой стороны, этот вид энергии является наиболее дешевым. Как уже говорилось выше, в стране имеется база для возникновения этой отрасли. Была принята программа развития атомной энергетики. Ведется проектная разработка Балхашской АЭС. Эта программа рассчитана на 1998 – 2013 гг., и запуск первого блока планируется осуществить в 2005 г. Доход от эксплуатации данной станции, по прогнозным оценкам, способен составить 1105 млн долларов.

В стадии обсуждения находится проект Южно-Казахстанской АЭС. Ввод этой станции позволит Казахстану отказаться от узбекской и туркменской электроэнергии<sup>1</sup>. Хотя программа развития атомной энергетики получила одобрение Правительства, тем не менее не была принята, так как требуется повышенная проработка вопросов безопасного ее развития.

Естественно, учитывая негативное восприятие ядерной энергетики после испытаний на Семипалатинском полигоне, в общественном мнении будет присутствовать отрицательный оттенок. Но экономическая целесообразность может оказаться весомым аргументом в пользу строительства АЭС. Кроме того, имея в виду общемировую тенденцию сокращения не возобновляемых источников энергоресурсов, атомная энергия уже сейчас является одной из альтернатив.

Еще один нетрадиционный и дешевый, к тому же экологически безопасный источник электричества – энергия ветра. Хотя удельный вес энергии ветра, естественно, не способен существенно повлиять на общую структуру энергетического комплекса, тем не менее вполне возможно использование данного вида энергии на небольших производствах и для нужд населения. Особенно это актуально для отдельных аграрных районов страны.

Практически вся территория Казахстана является благоприятной для установок ветряных генераторов. К примеру, уникальная местность на востоке страны в районе Джунгарского Алатау (ущелье Джунгарские ворота) с постоянными и сильными ветрами может быть местом размещения энергетических установок. Общая мощность вырабатываемой энергии может составить 300-500 МВт.

В восточных районах Казахстана недостаточно решается возможность гидроэнергетических ресурсов, общий потенциал которых оценивается в 62 млрд кВт-ч в год, тогда как используется около 11%. Специалистами отмечается, что, кроме крупных и средних электростанций, вполне реально соорудить более 300 малых ГЭС, с общей мощностью 1600 МВт. Они не требуют больших капитальных вложений и быстро окупаемы.

---

<sup>1</sup>Хе О. Проект государственной программы развития атомной энергетики правительством пока не утвержден, но одобрен// Панорама. № 15, 1998.

Традиционно крупнейшей в Казахстане является угольная отрасль промышленности. Наличие обширных угольных плантаций и неглубокий уровень их залегания обусловили добычу до 74% угля открытым способом. Республика в перспективе планирует достичь уровня добычи до 210 млн т в год. Но данная отрасль испытывает проблемы всего топливно-энергетического комплекса – общую недостаточность финансирования, физический износ и технологическое несовершенство оборудования. Положение усугубляется также и тем, что большую часть оборудования для добычи угля казахстанские предприятия вынуждены закупать за границей. Кроме того, для такого объема добычи угля необходимо создание обогатительных фабрик, что потребует дополнительных финансовых средств.

В настоящее время все более весомым фактором в деле обеспечения экономической независимости становится нефтегазовый сектор экономики Казахстана. Концептуальные документы в области стратегии государственного развития в значительной мере связывают экономические достижения страны с добычей и экспортом энергосырья. **Нефтегазовым ресурсам отводится решающая роль не только в обеспечении энергетической безопасности, доходы от их реализации планируется направить на модернизацию всей отечественной индустрии.**

Казахстан обладает огромными запасами нефти. По разведанным запасам республика занимает 13 место в мире, по объему же добычи – пока только 26. Ресурсный потенциал позволяет довести добычу нефти до 120-140 млн т в год. На внутреннем рынке в ближайшие 10-15 лет может быть потреблено около 20 млн т, в дальнейшем этот показатель вырастет до 26-30 млн т. Казахстан является вторым крупнейшим производителем нефти после России среди СНГ и первым – среди стран Центральной Азии.

В 1997 г. производство нефти выросло на 12%, природного газа – на 24. Предполагалось, что при отсутствии резкого падения мировых цен на энергоносители, а также при условии увеличения пропускной способности трубопроводов к 2001 г. экспортные поступления значительно возрастут. Ожидается, что строительство трубопроводов и освоение значительных нефтяных резервов Каспийского моря обеспечат дальнейший рост валютных поступлений в течение ближайших десяти лет.

По позитивным оценкам, дневная добыча нефти в 2015 г. может достигнуть 2,3 млн баррелей, что способно превысить нынешний уровень производства кувейтской нефти.

Общие запасы казахстанской нефти весьма сложно оценить, так как значительная ее часть сосредоточена в шельфе Каспийского моря. Годные для разработки проектные запасы нефти составляют 61 млрд баррелей, что ставит Казахстан на 7-е место в мире.

Казахстанская нефть по техническим характеристикам отличается высоким содержанием серы и меркаптана, из-за чего цена ее является сравнительно низкой. Тем не менее доходы Казахстана от реализации нефти могут достичь 5-6 млрд долларов в год, что позволит укрепить платежный баланс (на 3-4 млрд долларов) и увеличить ВВП (почти на 20%), но опять же при условии стабильности мировой конъюнктуры.

Случаи сокращения доходов от продаж при снижении цен на нефть заставили крупные международные добывающие компании подумать о сокращении своих расходов. В результате многие нефтяные компании отложили запуск ряда проектов, находящихся на ранних стадиях развития, включая строительство экспортных нефтепроводов.

При постоянно колеблющейся конъюнктуре мирового рынка на углеводородное сырье возможно прекращение операций на Каспии и расторжение контрактов с нефтяными компаниями. Поэтому необходимо предпринять комплекс превентивных протекционистских мер для нефтяной отрасли страны. Наиболее оптимальными в данных условиях могут стать меры по облегчению налогового и таможенного бремени.

Поскольку наше государство не обладает достаточными финансами и технической экспертизой для того, чтобы полностью самостоятельно вести разработки в нефтегазовом секторе, оно заняло довольно либеральную позицию в отношении частных компаний, работающих в данном секторе, включая зарубежных инвесторов, и активно привлекает их к приватизации энергетического сектора.

Основными производителями нефти в республике являются иностранные компании. В результате проведенных реформ в частной собственности находится более 70% энерго мощностей, большая часть – в руках иностранных инвесторов, таких, как корпорации "AES", "Трактебель" и др.

В настоящее время проданы 90% акций АО "Шымкент-нефтеоргсинтез" фирме "Витол Мунай" (Швейцария), 90% акций АО "Южнефтегаз" – фирме "Харрикейн Кумколь Лтд" (Канада), 60% акций АО "Актобемунайгаз" – китайской национальной нефтегазовой корпорации, 60% акций АО "Мангыстаумунайгаз" – индонезийской компании "Сентрал Ижа Лтд Петрол", 95% акций АО "Каражанбасмунай" – фирме "Тритон" (Канада); передан в концессию фирме "CCL" (Россия-Швейцария) Павлодарский нефтеперерабатывающий завод.

Сегодня иностранный капитал привлечен в 27 крупных проектах, связанных с разработкой месторождений, поисково-разведочными работами, реконструкцией перерабатывающих предприятий, транспортировкой нефти и газа. В отрасли создано 19 совместных предприятий. Совокупные иностранные инвестиции в нефтегазовую промышленность к

1996 г. составили 1,88 млрд долларов США. Потенциальные инвестиции в уже реализуемые проекты с иностранным участием оцениваются в более чем 40 млрд долларов.

**Самой главной проблемой и угрозой для казахстанской экономики являются недостаточность экспортных транспортных коммуникаций и небезопасность проектируемых.**

Прогнозные оценки развития различных сегментов (азиатского, европейского и др.) мирового энергетического рынка дают основание для того, чтобы отказаться от однозначной ориентации на какой-либо один из них. К примеру, европейский рынок обладает таким преимуществом, как высокая цена на нефтепродукты. Но незначительный рост спроса на нефть (всего 0,5% в год), тенденция к уменьшению емкости рынка, связанная с падением прироста населения, мощная конкуренция на рынке энергоресурсов со стороны природного газа и нефти более высокого качества, поступающей сюда с Ближнего Востока, из Африки, Скандинавии и России, значительно усложняют перспективы наращивания экспортного потенциала республики.

Низкие технические характеристики казахстанской нефти, а также невысокий спрос на нее на рынке СНГ (к тому же прирост здесь в ближайшие 15 лет не превысит 1,2% в год) также сужают возможности казахстанской нефтегазовой отрасли. Помимо этого, следует учитывать, что и другие прикаспийские нефтепроизводители планируют увеличение собственного экспорта энергосырья.

Особо актуальный вопрос, решение которого в настоящее время значительно влияет на характер внешнеполитических и экономических ориентаций, – это проблема строительства нефте- и газопроводов.

В постсоветский период Казахстан остро ощутил зависимость производства энергоресурсов от наличия или отсутствия средств транспортировки. Крупнейшие в республике нефте- и газоперерабатывающие заводы оказались привязанными к поставкам сырья из России, в то время как производимое энергосырье западных регионов страны поставлялось на перерабатывающие заводы РФ. Кроме того, потребление газа в южных областях Казахстана зависело от поставок из Узбекистана и Туркменистана.

Учитывая все это, очевидно, что для ликвидации геоэкономической зависимости республике понадобятся, с одной стороны, диверсификация внутренней трубопроводной системы, а с другой – прокладка экспортных трубопроводных коммуникаций.

Еще в бытность существования СССР соседние с Центральноазиатским регионом страны начали предлагать различные варианты транспортировки энергосырья. К примеру, Иран в мае 1991 г. предложил

строительство трубопровода из Казахстана и Туркменистана в порты Персидского залива. Тем не менее ряд политических моментов, главными из которых являются нежелание Турции и США укреплять позиции Ирана в регионе посредством прокладки данного трубопровода, мешают осуществиться проекту.

С января 1992 г. Казахстан начинает активно зондировать почву на предмет возможности строительства крупного экспортного трубопровода с региона Каспия на мировые рынки. В тот же год было подписано Соглашение с Оманом о создании Каспийского трубопроводного консорциума (КТК), к которому присоединилась Россия. Переговорный процесс, когда проходила стыковка позиций, решение технических вопросов, вопросов финансирования и количества участников, затянулся на длительное время. К 1996 г. были контурно определены основные участники и субподрядчики. Доля Казахстана в КТК была определена на уровне 19%, вторая по величине после России.

Строительство КТК связано преимущественно с прокладкой трубопровода Тенгиз – Новороссийск, с последующей танкерной отправкой по Черному морю потребителям. Ввод в эксплуатацию данного экспортного трубопровода планировался осенью 1999 г., но был отложен из-за сохраняющихся еще разногласий среди участников КТК.

Учитывая заинтересованность соседних государств в потреблении и транспортировке энергоресурсов страны, Казахстан последовательно выступает за расширение возможностей транспортировки (помимо существующей линии Атырау – Самара) на Западное, Южное и Восточное направления. Строительство трубопроводов из Казахстана в значительной степени связано не только с чисто техническими и экономическими вопросами, но испытывает на себе влияние внутри- и внешнеполитической ситуации в сопредельных странах. Хотя Иран готов в настоящее время транспортировать энергоресурсы из Казахстана и других стран Центральной Азии с севера на юг, данные маршруты блокируются из-за напряженности в отношениях Тегерана и Вашингтона. Пример Туркменистана, ранее зависимого от единственного экспортного трубопровода Средняя Азия – Центр<sup>1</sup>, подтолкнул Казахстан к кооперации со своим южным соседом в поиске приемлемых путей транспортировки. Тем не менее между Ашхабадом и Астаной сохраняются разногласия в вопросах определения приоритетных направлений экспортных трубопроводов.

Большие экономические перспективы у проекта строительства трубопровода Центральная Азия – Индийский океан. Международная экспертная комиссия подтвердила это, но опять же ситуация в Афгани-

---

<sup>1</sup> В настоящее время из Туркменистана в Иран проложен первый для этой страны экспортный газопровод.

стане многократно увеличивает уровень политического риска данного направления.

Кроме того, потенциально транзитные страны не скрывают своей конкуренции за возможность транспортировки углеводородов Казахстана. Например, турецкие трубопроводные компании разработали пять вариантов транспортировки энергосырья, добываемого на Тенгизе и в Узене, конечным пунктом которых в большинстве является турецкий порт на Средиземном море – Джейхан.

Существуют также проекты транспортировки туркменского газа в Турцию и Европу транзитом через Казахстан с возможностью собственного экспорта голубого топлива. Руководство страны благожелательно настроено на этот маршрут, но огромные финансовые затраты и его большая протяженность являются определенным ограничителем на пути претворения в жизнь этого замысла.

Особую заинтересованность Казахстан проявляет к расширению пропускной способности действующего трубопровода Атырау – Астрахань – Самара до 10 млн т в год. Кроме экспорта в Россию, по этой артерии можно присоединиться к магистральной трансконтинентальной трубопроводной системе “Дружба”. Для претворения этих планов, помимо вопросов финансирования, необходимо заручиться поддержкой российского руководства, что потребует координации усилий внешнеполитических и экономических ведомств Казахстана.

Еще один перспективный маршрут, который усиленно поддерживается Турцией и США, – это проект строительства трубопровода Баку – Джейхан, с подключением к нему энергоэкспорта из Казахстана. Рассматривались различные варианты транспортировки казахстанских углеводородов по этому маршруту, но конфликтное развитие политических событий на Кавказе является причиной, по которой Казахстан сдержанно относится к данному варианту. Кроме того, Анкара и Вашингтон не хотят открывать доступ России к контролю над этой трубопроводной системой. Участие Ирана исключают Турция и США.

Единственным приемлемым для сторон вариантом является строительство трубопровода по дну Каспия по наиболее кратчайшему пути с центральноазиатского берега Каспия на бакинский, т.е. с туркменского на азербайджанский. Но неурегулированность правового статуса Каспия и акваториальный спор за месторождения нефти в пограничных секторах между Азербайджаном и Туркменистаном могут стать объективной преградой на данном пути. Помимо этого, против строительства возражают Россия и Иран, ссылаясь на нерешенность правовой проблемы Каспия и экологическую небезопасность данного проекта.

Несмотря на политическую поддержку потенциальных экспортеров, а также таких держав, как Турция и США, выразившуюся в многочисленных декларациях и соглашениях, основным актором, способным

окончательно определить перспективы этого маршрута, являются международные каспийские консорциумы, которые из-за больших финансовых затрат не спешат приступать к строительству магистрального трубопровода. Здесь, как видно, обратная ситуация относительно проекта Центральная Азия – Индийский океан: есть политическая поддержка, но экономически он небезупречен.

Еще одним крупным потенциальным экспортным маршрутом является трубопровод, который открывает перспективу выхода казахстанских углеводородов на емкий рынок Китая и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Так, в июне 1997 г. китайская национальная нефтегазовая компания приобретает права на 60% акций казахстанского АО “Актюбнефть”. Через два месяца, в ходе официального визита Премьера Госсовета КНР Ли Пэна в Казахстан, было подписано Соглашение, по которому Китай примет активное участие в широкомасштабных нефте- и газоразработках, строительстве трубопровода Актюбинск – СУАР протяженностью около 3 тыс. км. Предполагается, что строительство трубопровода займет 6 лет, с ориентировочной стоимостью 3,5 млрд долларов. Но в начале 2000 г. китайская сторона заявила, что в случае транспортировки менее 20 млн тонн нефти в год, проект является экономически нецелесообразным.

В принципе, китайскую сторону устраивает стоимость данного проекта. Казахстан в ходе его реализации сможет соединить западные нефте- и газопроизводящие регионы с отдаленными южными и восточными районами страны, что даст импульс для строительства локальных трубопроводных сетей.

В КНР в настоящее время усиленно ведется строительство трубопроводов из бассейна Тарима, где обнаружены большие запасы углеводородов. Присоединение Казахстана к национальной системе трубопроводов Китая экономически оправдывает развернувшееся строительство.

Помимо Китая, определенный интерес к данному проекту проявляет Япония, которая изъявляет желание участвовать в его финансировании. Китай, в свою очередь, разрабатывает вариант обмена нефтью, по которому купленная Японией нефть Казахстана транспортировалась бы в Западный Китай, а КНР передаст эквивалентное количество энергосырья Японии с нефтяных полей своих восточных районов.

Намечаемое строительство трубопроводов к Черному морю может столкнуться с проблемой ограниченной пропускной способности Босфорского пролива. После катастрофы с российским нефтяным танкером в 1994 г. Турция ввела жесткий режим грузового судоходства через пролив. В настоящее время он составляет для нефти 32 млн т в год.

Строительство трубопровода Тенгиз – Новороссийск – это лишь частичное решение проблемы экспорта энергоресурсов в Западном направлении. Последующая транспортировка по проектируемому Транс-

балканскому трубопроводу приведет к удорожанию цены на нефть. Кроме того, энергоресурсы будут транспортироваться вблизи очагов региональных конфликтов на Балканском полуострове.

Проект Баку – Джейхан с планами подключения к нему экспорта казахстанских углеводородов упирается в его коммерческую рискованность. Несмотря на политическую поддержку данного маршрута со стороны США, Турции, Азербайджана, Казахстана, трубопроводы будут пролегать также вблизи центров политической нестабильности в Закавказье и на востоке Турции.

Совместная казахстанско-китайская разработка нефтяных месторождений в Актюбинской области и прокладка нефтепровода с запада Казахстана до границы с КНР позволят казахстанской нефти выйти на крупный рынок не только Китая, но и стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Важным достоинством данного маршрута является возможность частичного решения проблемы внутренней энергетической независимости республики, поскольку основной участок трубопровода будет проходить по территории Казахстана. Но у этого проекта есть и существенные минусы: длинная протяженность нефтепровода вызовет удорожание цены нефти, которая в условиях незначительной емкости рынка и экономического потенциала северо-западных районов Китая скажется на ее конкурентоспособности. К тому же не определены энергетические запасы Таримского бассейна в СУАР КНР. В случае открытия крупнейших источников они могут существенно повлиять на цену казахстанских углеводородов. И еще. Чтобы вывести казахстанскую нефть в промышленно развитые районы Китая и к побережью океана, дополнительно потребуется 2000 км трубопровода. При условии возведения внутренних трубопроводов китайской стороной стратегический контроль сохраняется за КНР, что даст Пекину дополнительные рычаги политического влияния на Казахстан.

Считается экономически оправданным маршрутом транспортировки нефти проект трубопровода Казахстан – Туркменистан – Иран (КТИ), по которому казахстанская нефть доходит до Тегерана (1700 км) и перерабатывается на местных НПЗ, взамен Казахстан получит иранскую нефть в Персидском заливе.

Имеется еще один вариант данного трубопровода (2500 км), по нему нефть доходит до Аравийского моря. Хотя к недостаткам данного маршрута относятся сложные топографические условия вдоль трассы трубопровода в Иране (горные участки и хребты), тем не менее исследования по нефтепроводу КТИ, проведенные французской компанией "Тоталь", подтверждают реальность данного проекта в техническом и экономическом плане.

Основным препятствием здесь являются конфронтационные политические отношения Ирана и США. В случае участия Казахстана в дан-

ном проекте это может негативно отразиться на экономических и политических отношениях Астаны и Вашингтона.

Еще одним возможным экспортным маршрутом может стать трубопровод через Афганистан и Пакистан к Индийскому океану. По мнению Всемирного банка, проводившего соответствующее исследование, это наиболее выгодный маршрут транспортировки казахстанской нефти. Доходы от реализации нефти здесь будут выше на 1,18 доллара за баррель по сравнению с черноморским вариантом<sup>1</sup>. Гражданский конфликт в Афганистане является причиной, по которой уровень политического риска данного проекта многократно увеличивается, что делает проект коммерчески невыгодным.

Таким образом, учитывая все вышеназванные факторы, можно определить три основных критерия, соответствие которым может рассматриваться как снижение угрозы энергетической безопасности Казахстана:

1. Экономически оправданное соотношение финансовых затрат на транспортировку и объема продаж на рынках потребителей энергоресурсов.

2. Прямые поставки энергосырья потребителям.

3. Отсутствие экономических и политических препятствий при транзите через третьи страны.

Хотя в основу любого проекта в первую очередь должен ложиться принцип экономической целесообразности, очевидно, что Казахстан будет испытывать политическое давление. С учетом этого единственно правильной стратегией является оптимальное соотношение двух этих векторов, т.е. балансирование между геэкономическими и геополитическими интересами региональных и мировых держав, конкурирующих между собой.

У каждого государства, в том числе и у Казахстана, есть определенный предел безопасности, нарушив который, оно утрачивает свою самостоятельность и может перестать существовать. Эти критические параметры охватывают такие области, в наибольшей степени связанные с проблемой выживания, к которым относятся прежде всего международные отношения, внутригосударственные политические и социальные отношения, экономика, экология, здравоохранение, образование, культура. Но реалии сегодняшнего дня говорят, что безопасность государства – это не только защита территориальной целостности или отражение военной угрозы. В более широком смысле безопасность означает обеспечение казахстанским гражданам необходимых условий для нормальной жизни и собственного развития.

---

<sup>1</sup> Петровский А. Нефть надежды нашей// Казахстанская правда. 5 апреля 1998. С. 12.