



Российско-казахстанское экономическое сотрудничество в сфере транзита нефти и нефтепродуктов и его перспективы

Транзит нефти и нефтепродуктов был и остается одной из наиболее значимых сфер экономического сотрудничества между Россией и Казахстаном. Сохранившаяся после распада СССР общая нефтетранспортная система не была рассчитана на транзит нефти из Казахстана минуя территорию РФ, и состояла прежде всего из нефтепровода «Узень — Атырау — Самара». Позже был разработан путь из казахстанского порта Актау через Каспийское море на танкерах до нефтепровода «Махачкала-Новороссийск».

Казахстанская нефть через нефтепровод «Узень — Атырау — Самара» далее идет по системе магистральных нефтепроводов Транснефти до порта Усть-Луга, откуда доставляется до мест назначения на танкерах. Мощность нефтепровода составляет 15-18 млн. т. нефти в год, данная инфраструктура преимущественно нацелена на перекачку нефти из месторождений Атырауской и Мангистауской областей (75% общего объема нефтепровода). В 2022г. объем прокачки по нефтепроводу составил всего 8,4 млн. т., в том числе за счет перенаправления части объемов экспортируемой Казахстаном нефти в МНП «Дружба» для поставки в Польшу и Германию. Нефтепровод «Махачкала-Новороссийск» имеет гораздо меньшую мощность – до 4,2 млн. т. нефти, и в 2022г. по нему прошло всего около 3,6% нефтяного экспорта республики.

Необходимость дополнить оставшуюся с советских времен инфраструктуру трубопроводом с большей пропускной способностью и сокращения транспортных и временных издержек была решена в 2004г. с запуском Каспийского магистрального нефтепровода под управлением Каспийского трубопроводного консорциума (КТК).¹ Это ознаменовало качественно новый этап в российско-казахстанском сотрудничестве по транзиту нефти и нефтепродуктов. Трубопровод соединяет крупнейшие месторождения Казахстана (Тенгиз, Кашаган, Карачаганак) с Новороссийском, откуда нефть на танкерах отправляется в Европу. Сегодня около 80% всего казахстанского нефтяного экспорта идет через КТК, его пропускная способность – 67 млн. т. нефти и с 2019г. продолжается программа по устранению узких мест, нацеленная на увеличение мощности до 83 млн. т. нефти. В 2022г. через КТК было транспортировано 58,7 млн. т. нефти, из которых около 52,2 млн т. - с территории Республики Казахстан. Данные за 2022г. демонстрируют незначительное снижение отгрузки нефти в 3,3% по сравнению с 2021г., когда отгрузка

¹ акционеры КТК - «Транснефть» (доверительное управление) – 24%, «КТК Компани» – 7%, компания «КазМунайГаз» – 19%, Kazakhstan Pipeline Ventures LLC – 1,75%, Chevron Caspian Pipeline Consortium Company – 15%, LUKARCO B.V. – 12,5%, Mobil Caspian Pipeline Company – 7,5%, Rosneft-Shell Caspian Ventures Limited – 7,5%, BG Overseas Holdings Limited – 2%, Eni International N.A. N.V. S.ar.l. – 2% и Oryx Caspian Pipeline LLC – 1,75%)

составила 60,73 млн. т., 53,07 млн. т. из которых было из Казахстана. Это было связано, прежде всего, с временными отключениями в связи с ремонтными работами и некоторыми техническими нарушениями.

Столь незначительное снижение поставок демонстрирует несостоятельность аргументов в западных СМИ о де-намеренных попытках России подорвать транзит казахстанской нефти. Как подчеркнул директор консорциума Н. Горбань, в 2023 г. компания готова к транспортировке повышенных объемов углеводородного сырья, нарастив их до 63,5 млн. т., с учетом дополнительных мощностей нефтепровода, которые уже получены от реализации программы устранения узких мест. В середине сентября 2023 года на экспорт было отправлено 45,3 млн тонн, отгруженных на 415 танкеров, хотя на ту же дату прошлого года данные показатели составляли 41,5 млн тонн и 382 танкера соответственно. Однако частые перерывы в работе КТК обратили внимание руководства Казахстана на проблему колоссальной зависимости от транзита нефти через данный нефтепровод, заставив начать диверсификацию путей транспортировки, о чем заявил президент Казахстана К.-Ж. Токаев. Главной альтернативой КТК для Казахстана мог бы стать трубопровод «Баку-Тбилиси-Джейхан», который бы значительно снизить транзит казахстанской нефти через «российские» маршруты, предоставив транзитный путь вне России. Пока, однако, поставки вне российской транзитной инфраструктуры остаются ограниченными. Например, за 1 квартал 2023г. экспорт нефти по Транскаспийскому маршруту вырос до 163 436 т нефти по сравнению с 28 875 тонн за тот же период в 2022г. В целом, экспорт нефти вне российских путей составил на 2022г. всего 1,8 млн т нефти.

В ближайшей перспективе нефтепровод «Баку-Тбилиси-Джейхан» скорее всего не сможет стать сопоставимой альтернативой российско-казахстанским маршрутам. Во-первых, данный трубопровод уже загружен на 60 млн. т. нефти в год из 62 млн. т. возможных. Во-вторых, цена прокачки по трубопроводу составляет 100\$/т по сравнению с 38,4\$/т у КТК. Немаловажно и то, что Казахстан связан с российскими партнерами долгосрочными контрактами, что также существенно ограничивает возможности для выстраивания альтернативных маршрутов – почти все добываемые объемы нефти законтрактованы, а резкое наращивание добычи технически затруднительно. Наконец, Казахстан не обладает достаточным количеством нефтяных танкеров для развития поставок по маршруту «Баку-Тбилиси-Джейхан», более того, количества танкеров сокращается – за последнее время Казморттранспорт продал 3 из 6 кораблей, подходящих для перевозки нефти в Каспийском море. Помимо этого, существуют инфраструктурные ограничения мощности самого порта Актау, поэтому проект потребует значительных долгосрочных инвестиций как для расширения самого трубопровода, так и для создания логистических условий в Казахстане. Таким образом, заявления о необходимости диверсификации хоть и отражают существующий дисбаланс в транзите нефти, на деле пока являются политическими декларациями.

В целом, на сегодняшний день Россия является одним из монополистов по транспортировке нефтепродуктов в регионе, имея выходы как в Европу, так и в Азию, располагая развитой системой трубопроводов и танкерного флота (перспективы последнего еще более увеличиваются с развитием Севморпути). Поэтому Казахстан тесно связан с Россией в сфере транзита нефти и нефтепродуктов, несмотря на все

предполагаемые проекты по диверсификации своих связей в этой сфере. Так, в 1-м полугодии 2023г. компания КазТрансОйл поставила в Германию по системе МНП Транснефти «Дружба» 290 тыс. т нефти, за весь год прогнозируется – 890 тыс. т, хотя изначально заявлялось о намерении о транспортировке – 1,2 млн. т казахстанской нефти. Кроме того, Россия также зависит от транспортировки нефти через Казахстан в Китай по маршруту Туймазы - Омск - Новосибирск - 2 в направлении Атасу (Казахстан) - Алашанькоу (Китай). В 2021 г., по данным «Казмунайгаза», по нему было отправлено 12 млн т нефти, из которых 10 млн т — по схеме замещения, когда Россия поставляет нефть на Павлодарский НПЗ в Казахстане, а казахстанская сторона отправляет такой же объем нефти в Китай.

В 2022г. в двухстороннем межправительственном соглашении был увеличен объем транспортировки нефти с 7 млн. т до 10 млн т нефти в год, а само соглашение продлено на 10 лет до 2034г. без изменения цены – 15 долл. США / т, хотя и сам Казахстан экспортирует нефть в Китай через «Казахстанско-китайский трубопровод» с пропускной способностью до 20 млн. т нефти. Seriously, однако, конкурировать за китайский рынок Казахстан едва ли способен, так как сталкивается с отсутствием роста нефтедобычи, что подтверждается как статистикой (в 2020г. было добыто 85,7 млн т, а в 2022г. – 82,4 млн т), так и фактом неспособности выполнить изначальный объем поставок по МНП «Дружба». Причиной, как отмечает правительство республики, является «недостаточное инвестирование в капитальные затраты и геологоразведку». Именно здесь отрывается перспектива для долгосрочного сотрудничества с Россией, компании которой заинтересованы в новых инвестиционных проектах, что отмечал министр энергетики РФ Н. Шульгинов во время встречи с казахстанским коллегой на полях ПМЭФ-2023. «Лукойл» уже участвует в разработке месторождений Карачаганак, Кумколь и Тенгиз, а также в Каспийском трубопроводном консорциуме (КТК), а «Роснефть» занимается освоением ресурсов Каспия на месторождении Курмангазы, а в проект по совместному использованию нефтегазоконденсатного месторождения Центральное, наряду с «Лукойлом» и «Газпромом» с 50%-й долей вошел «КазМунайГаз».

Разработка нефтяных месторождений в дальнейшем предполагает прокладывание новых или расширение прежних систем нефтепроводов. Россия один из немногих партнеров Казахстана, который готов вкладываться как в разработку, так и в строительство новой транспортной инфраструктуры, будучи заинтересованным в выстраивании общей энергетической сети в регионе (что еще более усилит безопасность и стабильность в соседних государствах, а это и есть российский приоритет). Усиление сотрудничества в сфере транзита нефтепродуктов ожидается с окончательным переходом к общему энергетическому рынку в рамках ЕАЭС путем, в том числе, обеспечения гарантированной возможности долгосрочной транспортировки добытой нефти и нефтепродуктов через равный доступ участников к системам транспортировки.

В то же время, перед Россией стоит вызов со стороны других игроков: 98% КНР в Казахстане направлено в ТЭК, компания «Тенгизшевройл» (с 50% долей американской Chevron и 25% ExxonMobil Kazakhstan Ventures Inc) разрабатывает месторождение Тенгиз и планирует начать поставки нефти в Финляндию по железной дороге. Фирма Total & Dunga, принадлежащая преимущественно французской Total, разрабатывает месторождения

Дунга и активно разрабатывает варианты поставок нефти по Транскаспийскому пути в обход России.

Транзит нефтепродуктов из Казахстана осуществляется преимущественно железнодорожными путями через Россию. Большая часть отгрузки мазута, составляющего 75% всего экспорта нефтепродуктов страны, приходится на российские порты – Азов и Новороссийск, однако постепенно наблюдается увеличение отгрузки топлива через грузинские порты Батуми и Кулеви, что связано с обострением ситуации в Черном море. Дизельное топливо направляется в порты стран Балтии, однако в 2022г. зарубежных отгрузок не было, а АИ-92 поставлялся только в апреле из-за приоритета внутренних поставок. Основным центром поставок казахстанского кокса является Новороссийск, откуда затем часть уходит в Китай. Ниже приведены статистические данные по поставкам нефтепродуктов за последние три года:

Продукт	2020	2021	2022
Бензин	493,6	-	25,9
Дизтопливо	175,9	81,0	0,0
Мазут	1096,1	1614,7	2192,7
ВГО	405,5	379,1	295,0
Авиакеросин	0,4	-	0,0
Нефтяной кокс	365,4	303,7	384,1
Печное топливо	6,0	9,9	21,9
Битум	15,7	28,0	10,2
Всего	2558,6	2416,4	2929,8

Экспорт нефтепродуктов из Казахстана в тыс. т

Направление	Мазут		ВГО		Бензин		Нефт. кокс		Печное топл.	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Тамань	1007,9	1021,6	312,0	230,5	-	-	-	-	-	-
Новороссийск	23,8	58,6	15,3	3,0	-	-	0,4	3,1	2,6	1,3
Таганрог	-	33,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Азов	95,3	110,5	6,8	-	-	-	-	-	-	-
Россия (ост.)	11,1	4,1	25,6	0,2	-	-	130,1	163,1	1,6	0,1
Латвия	2,0	0,5	0,3	-	-	19,8	-	-	-	-
Эстония	-	63,8	1,7	29,5	-	1,9	-	-	-	6,2
порты Грузии	56,7	901,8	-	3,0	-	-	-	-	-	-
Китай	-	-	-	-	-	-	94,8	163,2	-	-

Маршруты экспорта нефтепродуктов из Казахстана в тыс. т

Казахстан сталкивается с дефицитом бензина, дизтоплива и авиакеросина, что определяет постепенный фокус на экспорте темных нефтепродуктов. В 2023г. страна будет нуждаться в импорте 850 тыс. дизтоплива и 300 тыс. авиатоплива, в то время как железнодорожный экспорт мазута может увеличиться до 2,5 млн. т. Это связано с дисбалансом между падением добычи нефти, сохранением темпов экспорта при увеличении потребностей внутреннего рынка, а также низкими ценами на топливо на внутреннем рынке (цена на дизельное топливо ниже российской на 50%, а стоимость литра бензина составляет всего 0,4\$). В 2022г. из добытой нефти за вычетом экспорта осталось

17,6 млн. т, в то время как внутреннее потребление составляло уже 19,9 млн. т., что создает необходимость импорта нефтепродуктов из России. В 2022г. Казахстан импортировал 263 тыс. т дизтоплива по большей части с нижекамских заводов, Орского и Омского НПЗ через железнодорожные перевозки. Около 50 тыс. т дизтоплива поставляется через нефтепродуктопроводы Транснефтепродукта «Омск-Уфа» до Петропавловска. Однако, закупая более дорогостоящие российские нефтепродукты правительство Казахстана продает их на внутреннем рынке в убыток, сохраняя низкие фактически субсидируемые цены. Такая ситуация создает перспективы для инвестиционного сотрудничества двух стран в сфере производства нефтепродуктов, а также расширения сети их импорта из России для удешевления издержек.

Таким образом, на сегодняшний день основой российско-казахстанского сотрудничества в сфере транспортировки нефти служит Каспийский трубопроводный консорциум, через который экспортируется большая часть казахстанской нефти, а также сеть железных дорог, по которым происходит отгрузка нефтепродуктов. Варианты транзита нефти вне России остаются дорогостоящими и неэффективными. Россия также связана с системой трубопроводов Казахстана за счет транзита нефти в Китай. Казахстан, в свою очередь, уменьшает экспорт нефтепродуктов из-за растущих потребностей внутреннего рынка и сталкивается с необходимостью закупать более дорогие нефтепродукты из России. Несмотря на растущую конкуренцию за нефтедобывающую и нефтетранспортную отрасль, главной перспективной двух стран является тесное инвестиционное сотрудничество в рамках общего энергетического рынка ЕАЭС.