

Тақырып: Экспорттық көлік жүйесі мұнай құбыр жолын салу жобалары

Қазақстанда шет ел инвесторларымен бірігіп мұнай өндіру жерлерін игерудегі басты мәселе бұл – экспорттық құбыр жолдарын жобалау болып табылады. Экспорттық құбыр жолдары қазақстандық мұнайдың халықаралық нарыққа шығуын, тасымалдау өзіндік құнының төмендеуін, көлік жүйесінің тиімділігін арттыруды қамтамасыз етуі керек.

Экспорттық мұнай құбырының бірнеше варианттарының ішінде, әртүрлі елдің сарапшылығының талдауы бойынша, бірінші орынды қайта жаңартылған Каспий құбыржолы консорциумы (КТК) алады. Ол батыс қазақстандық мұнайды дүниежүзілік нарыққа шығаратын дербес экспорттық құбыр жолы болып табылады. Бұл жобаның екі заңды тұлғалары бар – КТК-Р (объектері Ресейде) және КТК-Қ (объектері Қазақстанда), бұл ерекшелік екі елдің салық туралы заңдарының өзгешелігімен негізделген. Бірақ басқару ортақ жетекшілік арқылы жүргізіледі. Қазіргі таңда КТК-ның құрамы мен олардың үлесі мынандай жағдайда: Ресей - 24 %, Қазақстан - 19 %, Оман -7 %, “Chevron” - 15 %, “ЛУКАРКО” (Ресей) - 12.5 %, “Роснефть/Shell” - 7.5 %, “Mobil” - 7.5 %, “Agip” - 2 %, “British Gas” - 2 %, “Kasakhstan Pipeline Ventures” -1.75 %, “Oryx” -1.75 %.

Бұл құбыр жолының алғашқы желісі пайдалануға (құны \$2.1 млрд) 2001 жылы берілді. Бұл шақта бұл құбыр жолы арқылы жылына 28 млн.тонна мұнай тасымалдауға қабілетті. Жуық шамамен бұл құбыр жолының толық құны \$11 млрд. құрайды. Бұл құрылыс бағдарламасын ендіру құбыр жолының өткізгіштік қабілетін жылына 67 млн.тоннаға жеткізеді. Басқа құбыр жолы жобаларын қарастырайық.

Атырау - Астрахань - Баку - Тбилиси - Джейхан (немесе Супса)

Бұл бағыт бірнеше тасымалдау варианттарын қарастырады. “Ертедегі” каспий мұнайы үшін тиімді маршрут Ақтау портынан Бакуге дейін мұнайды танкермен тасымалдау (ұзындығы – 300 км., бұл шақтағы тасымалдау көлемі жылына 10 млн тонна). Одан соң азербайжан елі мұнайды Кавказ өңірінен Шығыс Түркия өңіріне, одан әрі қарай қуаты жылына 100-120 млн. тоннаны құрайтын Джейхан портының терминалына жеткізуді қамтамасыз етеді. Баку-Джейхан маршрутының ұзындығы – 1600 км., Қазақстан мен Азербайжан мұнайының көлемін есептегенде құбырдың диаметрі – 40 дюймге тең, өткізу қабілеті – жылына 45 млн тоннаға дейін жетеді, жуық шамамен жобаның құны - \$2,200 млн. 1999 жылдың аяғында бұл жоба туралы келісімге қол қойылды.

Қазақстан - Иран – Персид бұғазы

Экономикалық тұрғыда ең тиімдісі Иран арқылы өтетін маршрут болып саналады. Дәл осы уақытта қол жеткен келісімдерге байланысты Қазақстан шикі мұнайы Иранның солтүстігіне тасымалдануда. Жолда аймақтың тұтынуына қажетті мұнай көлемі Тегеран мұнай өңдеу зауыттарында өңделеді. Алынған мұнайлардың орнына Иран Қазақстанға Персид бұғазындағы Харк аралының мұнай құю терминалдарынан соншама мұнай береді. Қазақстан мұнайын экспорттаудың бұл варианты Иран үшін де және Қазақстан үшін де тиімді. Бір жағынан, Иранның барлық территориясынан өтетін мұнай құбыр жолын салу мүмкіндігі жойылады, екінші жағынан, Иранның өз мұнайларын оңтүстік-батыстан Тегеран зауыттарына тасымалдау шығындары азаяды. Бұл схема бойынша тасымалдау құны, құбыр жолын салғандағы тасымалдау құнымен салыстырғанда аз. Жуық шамамен бұл жол арқылы тасымалданатын жүк көлемі – жылына 2 млн.тоннаны құрайды. Сонымен қатар 10 жыл шамасында бұл көлемнің 6 млн.тоннаға өсуі қарастырылады.

Қазақстан - Түркменістан - Иран

Бұл мұнай құбырының ұзындығы – 2080 км-ді (Персид бұғазына дейін) құрайды. Өзінің бастамасын “Өзен” МӨС-нан алады да, Түркменістан территориясы арқылы Каспийдің оңтүстігін айналып өтіп, Иран территориясы арқылы Персид бұғазындағы Харк аралына тіреледі. Бұл құбыр арқылы жылына 25 млн. тоннадан кем болмайтын көлемді тасымалдау (жол бойында Түркменістаннан жылына 10 млн тоннаға дейінгі мұнай көлемі қосылуы мүмкін) экономикалық тұрғыда тиімді. Құбырдың диаметрі - 40 дюйм, жобаның құны \$2 млрд. құрайды.

Қазақстан мұнайын Иран арқылы транзит тасымалдаудың тиімділігі болашақта Азия нарығының кеңеюіне негізделген. Көптеген жылдар бойы шикі мұнайға деген Еуропа нарығының сұранысының тұрақтылығын ескерсек, онда бұл сұраныс көптен қалыптасқан жолдар арқылы қанағаттандырылады. Бұнымен қатар шикі мұнайға деген Оңтүстік-Шығыс Азия мен Қытай нарығының сұранысы жыл сайын шамамен - 5 % өсуде. Батыс Қазақстандағы мұнай өңдеу көздері мен негізгі мұнай тұтынушылар орналасқан Шығыс Қытайға дейінгі ара қашықтық шамамен – 6500 км. құрайды. Осыған байланысты бұл құбыр жолымен тасымалдау құны, Иран жағалауына жеткізу, одан кейін танкермен Қытай мен басқа да Азия елдеріне тасымалдау құнына қарағанда төмен. Сондықтан да Қазақстан мұнайын Иран территориясы арқылы тасымалдау кез келген жағдайда тиімді болып қалады.