

Диверсификация нефтегазовых транспортных систем Казахстана

О.И. Егоров

д.э.н., профессор, главный научный сотрудник¹
olivegorov@mail.ru

О.А. Чигаркина

к.э.н., ассоциированный профессор,
ведущий научный сотрудник¹

¹Институт экономики Министерства образования и науки, Алматы, Казахстан

В статье рассмотрены наряду с действующими нефтепроводными системами Казахстана перспективные проекты, способные осуществить экспорт излишних объемов нефти. Изложена авторская позиция относительно увеличения масштабов экспорта сырья, особенно в восточном направлении.

Материалы и методы

Информационную базу исследования составили: законодательные и нормативные акты Правительства Казахстана, статистические данные Агентства по статистике РК, фактические данные, содержащиеся в зарубежных и отечественных изданиях, материалы конференций, монографические исследования, статьи в периодической печати. Методы исследования: системный, комплексный и эволюционный подходы, логический и статистический анализ.

Ключевые слова

транспортировка, нефте- и газопроводы, углеводородное сырье, эффективность, нефтегазовые месторождения

Добыча нефти и газа остаются одним из приоритетных и прибыльных направлений промышленности Казахстана. В настоящее время в Казахстане разведано более 200 месторождений углеводородов с общими извлекаемыми запасами около 2,8 млрд. тонн нефти и 1,7 трлн. м³ газа. По прогнозам добыча сырой нефти Каспийского региона к 2020 году достигнет 100 млн. т. Рост её будет обусловлен, в первую очередь, началом разработки месторождений Северного Каспия, в особенности одного из крупных нефтяных месторождений мира — Кашагана, геологические запасы которого составляют 38 млрд. баррелей нефти.

Почти половина казахстанской нефти добывается на трех крупных месторождениях — Тенгиз, Узень и Карачаганак. Ожидавшийся в 2013 г. ввод в эксплуатацию первого морского месторождения, способного повлиять на увеличение добычи нефти в стране, по техническим причинам был перенесён на 2014 г.

Важным фактором формирования энергетического рынка республики является также природный газ, разведанные запасы которого составляют 3 трлн. м³. Перспективные ресурсы на подготовленных к бурению структурах по некоторым оценкам приближаются к 700 млрд. м³. В Казахстане открыто более 100 месторождений, сосредоточенных в пределах Прикаспийской нефтегазоносной провинции, Тургайской, Южно-Мангышлакской, Северо-Устьуртской нефтегазоносных областей. По разведанным запасам природного газа Казахстан занимает 15-е место в мире.

Потенциальные ресурсы природного газа в РК оцениваются в 10 трлн. м³, 90,2% из которых связаны с Прикаспийской впадиной.

Предположительно к 2015 г. разведанные запасы возрастут до 4 трлн. м³. Ученные запасы газа промышленных категорий А+В+С₁, сосредоточенные в 94 месторождениях, составили 1850,7 млрд. м³. Запасы конденсата учтены на 42 месторождениях, где остаточные запасы категорий А+В+С₁ составляют 688,08 млн. т.

Ввод имеющихся запасов углеводородного сырья Казахстана в мировой оборот и для внутреннего потребления ограничено рядом негативных факторов, основными среди которых являются:

- неразвитость нефтетранспортной инфраструктуры республики, максимально привязывающей освоение каспийской нефти к уже сложившимся системам трубопроводов, портов и терминалов;
- современное состояние трубопроводного транспорта, не обеспечивающего в достаточном объеме поставки углеводородов на внешний и внутренний рынок;
- глубоко субконтинентальное расположение республики и значительные расстояния до мировых рынков нефти.

В связи с этим, в целях эффективного использования имеющихся запасов ресурсов, роста экспорта углеводородного сырья, необходимо не только резкое увеличение добычи, но и создание надежной и экономически эффективной нефтетранспортной инфраструктуры, обеспечивающей, во-первых, беспрепятственный экспорт нефти и газа, во-вторых, наполнение внутреннего рынка энергоресурсами.

Транспортный фактор приобрел для Казахстана исключительно важное значение. Нефтегазовые месторождения страны уже связаны нефтегазопроводами различной

Маршрут	Положительные стороны	Негативные стороны
Атырау – Самара	Важнейший маршрут вывоза нефти до 15 млн. т в год; — сеть российских трубопроводов обеспечивает выход в Европу.	Зависимость от политики России и собственников трубопровода
Через Иран (перспектива)	Сравнительно низкая стоимость транспортировки.	Транспортировка затруднена в силу политических мотивов; — цена с учетом транспортировки значительно превысит цену нефти Персидского залива.
Туркменистан – Афганистан – Пакистан (перспектива)	Возможность реализации избыточных объемов нефти	Не лишен безопасности, в силу происходящих военных действий на этом маршруте
Через Западный Китай	Наличие потенциально емкого рынка; — возможность диверсификации направлений транспортировки нефти	Высокая цена транспортировки; наличие нефтяных месторождений Синьцзяня и Ганьсзу; низкая востребованность в восточных районах Китая в силу сравнительного преимущества ввоза танкерами из Индонезии и стран Персидского залива
Тенгиз – Атырау – Новороссийск	Возможность соединения Западного Казахстана с Черноморским побережьем, где потенциальный объем реализации нефти достигает 65 млн. тонн в год	Зависимость от тарифной политики российских транспортных компаний
Из Актау в Баку (танкерные перевозки) и в порт Батуми (по железной дороге)	Льготные тарифы; возможность перекачки ее по трубе в терминал Супса на черноморском побережье Грузии	Зависимость действий от стратегии партнеров по Каспийскому Трубопроводному Консорциуму (КТК)
Баку – Джейхан	Разрешение проблем проливов; загрузка мощного нефтяного терминала	Проблематична возможность заполнения данной трубы достаточными объемами нефти; нестабильность политической ситуации по всей трассе маршрута

Таб. 1 — Сравнительная характеристика нефтепроводов (составлена авторами)

протяженности с объектами переработки сырья в Российской Федерации (гг. Орск, Оренбург, Самара), непосредственно в Казахстане (гг. Атырау, Актау, Жана-Озень). Однако все эти магистральные сооружения функционируют уже достаточно длительное время и, кроме как снабжение действующих мощностей отмеченных заводов нефтью и газом, никаких других функций не несут. Более того, в перспективе пока не предусматривается их использование в качестве артерий для перекачки углеводородов, имеющих экспортное направление.

В связи с этим в республике совместно с иностранными партнерами прорабатывается множество вариантов, касающихся «переброски» потоков сырья Прикаспийского региона по различным маршрутам. Каждый из них имеет свои особенности экономического, социального, политического характера, что обуславливает необходимость проведения тщательного экспертного анализа всех сторон выдвигаемых проектов.

География экспортных и транзитных трубопроводов Казахстана, крупнейшего после России нефтедобывающего государства на территории СНГ такова, что по основным маршрутам вывозится нефть в четырех направлениях: западное, северо-западное к Балтийскому морю, юго-западное к Черному морю и восточное — в Западный Китай. Положительные и отрицательные стороны по каждому варианту транспортировки на зарубежных региональных рынках представлены в таб. 1.

Необходимо отметить особую значимость нефтепровода Западный Казахстан — Китай. Строительство нефтепровода Казахстан — Китай предусматривается в два этапа. В рамках первого этапа построен и введен в эксплуатацию нефтепровод Атасу — Алашанькоу, в 2013 году по нему было транспортировано порядка 10,4 млн. тонн нефти, основными грузоотправителями стали казахстанские компании «ПетроКазахстан», ТД «Казмунайгаз», «Казгермунай», а также российские компании «ТНК-ВР» и «Газпром нефть». На втором этапе проекта предполагается строительство нефтепровода Кенкияк — Кумколь, протяженностью 786 км и пропускной способностью равной 20 млн. тонн в год.

Предварительные технико-экономические исследования показали, что транспортировка казахстанской нефти на экспорт в восточном направлении, в Китайскую Народную Республику, является перспективным и экономически выгодным для Казахстана проектом, ввиду растущего спроса на нефть в данном регионе и возможности решения проблемы внутреннего распределения нефти в республике.

Наряду с системой действующих нефте- и газопроводов в Казахстане продолжается политика диверсификации экспортных поставок углеводородных ресурсов. Одним из таких направлений, частично реализованным, является сдача в эксплуатацию участка Атасу — Алашанькоу нефтепровода Западный Казахстан — Западный Китай, протяженностью 962,2 км и пропускной способностью 10 млн. тонн нефти в год.

Вторая очередь этого проекта будет завершена строительством в 2015 году, что позволит осуществлять транспортировку ежегодно 20 млн. тонн нефти, примерно

половина которой будет обеспечиваться за счет добычи Китайской национальной нефтяной компании (КННК), владеющей АО «Актобемунгаз», пятьюдесятью процентами АО «Мангистаумунгаз» и АО «Петро-Казахстан Кумколь Ресорсиз». Вполне понятно, что, учитывая объемы текущей добычи нефти, приходящиеся на долю китайской компании, и перспективы развития, полностью обеспечивать необходимый объем транспортируемого сырья она не сможет. Следовательно, подачу определенной части нефти должны возмут на себя и другие компании, в том числе НК «Казмунайгаз», разрабатывающие месторождения в Западном Казахстане, как в континентальной его части, так и на шельфе.

Нефтепровод из Западного Казахстана в Западный Китай имеет для Казахстана большое экономическое значение, т.к. он позволяет увеличить экспортный потенциал Казахстана; обеспечить энергетическую безопасность республики; связать западные нефтедобывающие регионы страны с крупнейшими НПЗ Павлодара и Шымкента; решить проблему распределения нефти внутри страны. В условиях быстрорастущего энергопотребления китайская нефтяная политика нацелена на диверсификацию источников поставок, обеспечение ее безопасности и надежности. Важным аспектом строительства и введения в строй этого нефтепровода является успешное решение политики многовекторности нефтяной политики — получение альтернативного маршрута поставок углеводородов.

По итогам 2006–2013 гг. объем перевалки нефти в нефтепровод Атасу — Алашанькоу составил 61,4 млн. тонн, что стало возможным как за счет запуска промежуточной нефтеперекачивающей станции, так и благодаря увеличению объема транспорта российской нефти по маршруту Омск — Павлодар — Атасу — Алашанькоу.

Особое внимание на протяжении ряда лет придается функционированию экспортного нефтепровода на трассе Казахстан (Тенгизское месторождение) — Россия (Тихорецкая — Кропоткин — новый терминал севернее Новороссийска). Для реализации его в 1992 г. был создан «Каспийн Пайплайн» — Каспийский трубопроводный консорциум (КТК) в составе — Казахстан, Россия, Оман, доля участия которых в его инвестировании первоначально распределялась следующим образом: Казахстан и Россия по 25 %, Оман — 50 % акций консорциума. Общая протяженность его составляет 1600 км.

Завершение первой очереди нефтепровода до Новороссийска позволило экспортировать из Казахстана до 15 млн. тонн сырой нефти в год. После ввода в действие объектов второй очереди по транспортировке сырья из Западного Казахстана, России и вероятнее всего из Азербайджана (месторождения прикаспийской зоны) появляется реальная возможность экспортировать от 60 до 75 млн. тонн в год. Столь большой объем прокачиваемого сырья будет (по прогнозам) обеспечиваться за счет освоения новых месторождений как на прикаспийской суше, так и в акватории моря.

С момента ввода в эксплуатацию КТК прошло достаточно времени для того, чтобы определиться относительно его расширения.

Однако постоянно возникающие разногласия между акционерами по поводу размеров тарифов на прокачку нефти, источников финансирования проекта расширения, возможности приобретения доли акционеров, решивших выйти из состава консорциума, свидетельствуют о продолжающихся спорах в решении главных проблем функционирования этой нефтетранспортной системы.

Подобная ситуация не способствует установлению доверия между партнерами, в условиях, когда Россия уже реализует проект строительства трубопровода Бургаз — Алашанькоу и ей выгодно получить от Казахстана согласие на поставку гарантированных объемов сырья для транспортировки в этом направлении. Совпадение экономических и политических интересов Казахстана и России в решении этого вопроса подкрепляется тем фактом, что завершение строительства балканского нефтепровода совпадает по срокам с вводом в эксплуатацию крупнейшего нефтегазового месторождения Кашаган, расположенного в северо-восточной части шельфа Каспийского моря.

В этой связи в качестве положительного момента следует отметить, что уже в декабре 2009 года акционеры КТК утвердили план реализации проекта расширения, предусматривающий увеличение пропускной способности трубопроводной системы КТК до 67 млн. тонн нефти в год. Согласно осуществленным расчетам результатом реализации проекта расширения явится увеличение выручки до 2,5 млрд. долларов в год и, что также имеет важное значение для обеих стран, реальная возможность обеспечения загрузки других нефтепроводных систем.

Перспективы добычи нефти на морских месторождениях Казахстана непосредственно увязываются с поставками ее в нефтепровод Баку — Тбилиси — Джейхан, который к настоящему времени уже введен в эксплуатацию, однако в силу различных обстоятельств не может быть загружен сырьем в объеме, обеспечивающем его эффективную работу. Согласно заключенным соглашениям, в которых подтверждается участие Казахстана в этом проекте после начала добычи нефти на месторождении Кашаган, каспийская нефть будет поставляться в нефтепровод в количестве 20 млн. тонн в год.

Национальная компания «Казмунайгаз» реализует проект по созданию Казахстанской Каспийской Системы Транспортировки (ККСТ), предназначенной для экспорта возрастающих объемов казахстанской нефти, которые будут добываться, в первую очередь, на месторождениях Кашаган и Тенгиз, через Каспийское море на международные рынки посредством системы Баку — Тбилиси — Джейхан и/или других нефтетранспортных систем, расположенных на территории Азербайджана.

В рамках ККСТ для обеспечения транспортировки казахстанской нефти на международные рынки планируется строительство нефтепровода Ескене — Курык и создание Транскаспийской системы, которая будет состоящей из терминалов на казахстанском побережье Каспийского моря, танкеров и судов, терминалов на Азербайджанском побережье и со-единительных сооружений до системы Баку — Тбилиси — Джейхан. ККСТ

обеспечит на начальном этапе транспортировку нефти в объеме 20 млн. тонн в год с последующим увеличением до 35–56 млн. тонн в год.

Подключение Казахстана к действующему нефтепроводу Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД) произойдет после ввода в разработку морских месторождений и, прежде всего, Кашагана. Известно, что сеть существующих нефтепроводов в стране не способна обеспечить планируемый объем транспортировки нефти северной части Каспийского моря при полном освоении месторождения Кашаган и Тенгиз.

При реализации проекта ККСТ предусматривается создание специального танкерного флота и двух специализированных терминалов в Казахстане и Азербайджане, способных переваливать существенные объемы нефти — 60 и более миллионов тонн в год. Нефтепровод до нового порта и вся необходимая инфраструктура в портах Курык и Баку будет сооружаться на паритетных условиях — по 50% вложений придется на национальные нефтегазовые компании Казахстана и Азербайджана.

Следует учесть то обстоятельство, что трасса нефтепровода БТД проложена через многочисленные горные участки, подверженные тектоническим воздействиям. Это обстоятельство увеличивает степень риска и предполагает в целях сохранности трассы и устойчивой работы ее объектов ввести в проект множество дополнительных технических решений, способных обезопасить как само сооружение, так и территорию, по которой оно будет проходить, от возможных осложнений в будущем.

К примеру, землетрясение силой более 6 баллов, происшедшее в Западной Турции в июне 1998 г. нанесло существенный ущерб г. Джейхану, где расположены нефтяные терминалы. Хотя эта катастрофа не вызвала серьезных воздействий на портовые сооружения, нефтехранилище, трубопроводы, само это событие заставило поинтересоваться на природно-геологические условия этого региона и признать, что он находится в сейсмически активной зоне.

Происшедшее землетрясение обязывает будущих поставщиков каспийской нефти реально оценить сложившуюся ситуацию, не взирая на упорные попытки определенных

кругов в странах, предполагающих получить свою комиссионную выручку от транзита сырья и доказывающих, что нефтепровод имеет стопроцентную гарантию прочности против любых природных катаклизмов.

В этом проекте есть и еще одна немаловажная сложность, относящаяся уже к совершенно иной сфере взаимоотношений — политическая. Трасса турецкого варианта нефтепровода должна проходить по регионам, политическая стабильность которых никем не может быть гарантирована. В их числе могут быть названы Нагорный Карабах, районы Турции с компактным проживанием курдского населения. Поэтому совершенно не исключается и такой поворот событий участия в данном проекте, при котором основным сдерживающим фактором в его реализации станет политическая нестабильность в упомянутых зонах.

Говоря о проектах долгосрочной реализации, следует отметить, что на формирование мировых рынков нефти будет влиять развитие транспортной инфраструктуры по поставкам нефти в районах Персидского залива и Каспийского моря.

По мнению международных специалистов по стратегии, Каспийский регион для ведущих стран Запада и США приобретает статус зоны стратегических интересов. Освоение шельфа Каспийского моря не только отвечает важнейшим стратегическим целям производителей нефти Казахстана и Азербайджана, но и отражает определенные цели США. Возможность импортировать каспийскую нефть позволит США диверсифицировать источники поставок и ослабит их зависимость от импорта из стран Персидского залива. США оказывают поддержку развитию альтернативных экспортных маршрутов на рынки Средиземноморья и Азии.

Морскую транспортировку нефти осуществляет АО «Национальная морская судостроительная компания «Казмортрансфлот», 50% участия в которой принадлежит НК «Казмунайгаз». Доля ее в морской транспортировке нефти составляет 25–27% от общего объема морских перевозок. Транспортировка нефти осуществляется из порта Актау в трех направлениях — Махачкала (РФ), Нека (Иран), Баку (Азербайджан).

Успешное проведение операций, связанных с экспортом углеводородных ресурсов,

зависит не только от наличия самих ресурсов — нефти, газа, конденсата. Пожалуй, одно из важных мест в этом процессе отводится формированию разветвленной сети инфраструктурных производств, задачей которых является создание необходимых условий для перекачки сырья. В числе приоритетных направлений развития инфраструктуры нефтяной промышленности, от решения которых во многом будет зависеть состояние экономики отрасли в тот период, когда извлечение нефти на новых месторождениях достигнет нескольких десятков миллионов тонн в год, может быть названа проблема создания разветвленной сети трубопроводного транспорта — нефте-газо-конденсатопроductопроводов (таб. 2).

Кроме обозначенных нефтетранспортных систем Казахстана по территории республики проходят крупные транзитные газопроводы, соединяющие газовые месторождения Узбекистана и Туркменистана с европейской частью России. Кроме того, действуют газопроводы, по которым транспортируется углеводородное сырье с месторождения Карачаганак на Оренбургский газоперерабатывающий завод. Следует отметить, что перспективы относительно добычи газа в стране весьма высоки, что предопределяет возможность реализации ряда газотранспортных проектов.

Среди газовых проектов, реализуемых в Казахстане, реальные очертания получил проект строительства газопровода Туркменистан – Казахстан – Китай, протяженностью 1300 км и пропускной способностью 30–40 млрд. м³ в год. Первый этап строительства этой системы завершен в конце 2009, что позволило уже в 2012 г. транспортировать газ с туркменских месторождений в объеме 4–5 млрд. м³. Этот проект имеет двойную экономическую выгоду для Казахстана. Во-первых, транзит газа по территории страны позволит увеличить поступления в государственный бюджет за счет взимания установленных законом налогов, платы за транзит. Во-вторых, появится реальная возможность увеличения газоснабжения южных регионов более, чем в 3 раза. Рост потребления газа на юге Казахстана увеличится с 2,3 до 10,0 млрд. м³ в год. Этому будет способствовать и подключение к системе газопровода Бейнеу – Бозой – Шымкент, по которому начнется транспортировка газа с западноказахстанских месторождений.

Отличая установившийся повышенный интерес в мире к газовым ресурсам, следует признать, что Прикаспийские государства сегодня относятся к зоне особого внимания, которое проявляют многие мировые нефтегазовые компании. Одной из таких зон является Туркменистан, ажиотаж вокруг его газового потенциала наблюдается в течение многих последних лет.

Вполне возможно, что он поддерживает той информацией об объемах перспективных запасов, которая время от времени озвучивается на официальных мероприятиях и средствах массовой информации. Согласно этим данным оценочные запасы природного газа Туркменистана выражаются величиной в 2,86 трлн. м³. О чем может свидетельствовать столь значительная разница? Объяснение этому может быть двояким. Во-первых, благодаря большим ресурсам возрастает

Показатель	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2011 г.	2012 г.
Добыча нефти	64,9	67,2	72,0	80,0	79,2
Переработка нефти	11,7	12,0	12,5	13,7	14,2
Импорт нефти из России	-	6,3	12,0	7,0	7,0
Экспорт нефти – всего	57,1	60,7	62,0	73,7	72,0
В том числе по направлениям:					
КТК	24,4	25,6	25,6	29,0	27,9
Атырау – Самара	15,6	16,0	16,5	15,4	15,4
Аксай – Оренбург	2,4	2,5	2,5	1,2	0,8
Атырау – Алашанькоу	2,2	4,8	10,0	10,7	10,4
Ескене – Курык	-	-	-	-	-
Через порт Актау	9,0	8,9	10,0	8,0	7,0
По железной дороге	2,9	2,9	3,0	7,6	7,0

Примечание – Таблица составлена по данным АО «Казтрансойл»

Таб. 2 — Объемы транспортировки нефти по маршрутам, млн. т

политический вес государства на мировой арене, появляется реальная возможность устанавливать свои правила игры на газовом рынке.

Во-вторых, наличие столь впечатляющих объемов сырья может инициировать приток прямых иностранных инвестиций, за счет которых будет развиваться не только газовая отрасль, но и создаваться производства в иных секторах экономики, в производственной и социальной инфраструктуре.

В Туркменистане добывается около 80 млрд. м³ природного газа в год. Как же распределяются эти ресурсы? Согласно подписанным соглашениям в Россию должно направляться до 30 млрд. м³, 14 млрд. м³ – непосредственно в европейские страны, минуя Россию, определенный объем (12 млрд. м³) направляется в китайский газопровод, 8 млрд. м³ – в Иран по газопроводу Давлетабад – Хангеран. Оставшаяся часть добычи, по-видимому, будет использована для собственных нужд. Как следует из этих количественных величин свободных объемов газа для участия Туркменистана в иных проектах, например в подаче углеводородного ресурса в лоббированный западными странами и США газопровод Nabucco, практически нет.

Отмеченная нами ситуация, сложившаяся вокруг проблемы диверсификации использования газовых ресурсов в экспортно-ориентированных направлениях, позволяет сделать главный вывод – эффективность работы газопроводов имеет непосредственную зависимость от того, насколько обоснованно

определен ресурсный потенциал на средние и долгосрочный периоды, какой объем реально может извлекаться в течение всего периода, на который заключаются контракты.

Как следует из анализа действующих и перспективных проектов, направленных на увеличение экспортного потенциала Казахстана, предстоит достаточно сложный процесс выбора наиболее приемлемых направлений развития нефтепроводного транспорта. Сложность же заключается, прежде всего, в том, что кроме чистых экономических, коммерческих и конъюнктурных факторов следует принимать в расчет и факторы политического характера, деловых и торговых взаимоотношений с рядом государств, которые в определенной степени инвестируют многие производства и иные сферы деятельности республики.

Столь широкий спектр возможных направлений реализации нефти на внешнем рынке свидетельствует о том, что, несмотря на некоторую неопределенность относительно объемов углеводородов, которые будут извлекаться и экспортироваться в среднесрочной перспективе, оценка экономических, экологических, политических позиций должна быть осуществлена заблаговременно.

Итоги

Материал, содержащийся в статье, позволяет акцентировать внимание на новых приоритетах, возникающих в процессе разработки перспектив развития нефтегазовой отрасли. Это имеет важное значение в

условиях ввода в эксплуатацию нефтегазовых месторождений в Казахском секторе Каспийского моря, поскольку проблема определения путей использования дополнительных углеводородных ресурсов приобретает особое экономическое, социальное и экологическое значение.

Выводы

Как следует из анализа предлагаемых сегодня проектных решений, направленных на увеличение экспортного потенциала Казахстана, предстоит достаточно сложный процесс выбора наиболее приемлемых направлений развития нефтепроводного транспорта. Сложность же заключается, прежде всего, в том, что кроме чистых экономических, коммерческих и конъюнктурных факторов следует принимать в расчет и факторы политического характера, деловых и торговых взаимоотношений с рядом государств, которые в определенной степени инвестируют многие производства и иные сферы деятельности республики.

Список используемой литературы

1. Егоров О.И., Чигаркина О.А. Реалии и перспективы развития нефтегазового комплекса Казахстана // London: Caspian Publishing House LTD. 2011. С. 78–84.
2. Жумагулов Р.Б. Диверсификация нефтяной политики Казахстана // Регион: экономика и социология. 2009. №4. С. 284–291.

ENGLISH

PIPELINE

Diversification of oil and gas transport systems of Kazakhstan

UDC 622.692.4

Authors:

Oleg I. Egorov — doctor of economic sciences, professor, the main research associate; olivegorov@mail.ru
Olga A. Chigarkina — candidate of economic sciences, associate professor, the leader research associate¹

¹Institute of economy of the Ministry of Education and Science, Almaty, Kazakhstan

Abstract

Article is devoted to an actual problem of a current state and perspective development of oil and gas transport systems in the Asian region.

Materials and methods

Information base of research made: legislative and regulations of the Government of Kazakhstan, statistical data of Agency according to RK, the actual data containing in foreign and domestic editions, materials of conferences, monographic researches, articles in periodicals.
 Research methods: system, complex and evolutionary approaches, logical and statistical analysis.

Results

The material containing in article, allows to focus attention on the new priorities arising in the course of development of prospects of development of oil and gas branch. It is important in the conditions of commissioning of oil and gas fields in the Kazakhstan sector of the Caspian Sea as the problem of definition of ways of use of additional hydrocarbonic resources gains special economic, social and ecological value.

Conclusions

As appears from the analysis of the design solutions proposed today directed on increase in an export potential of

Kazakhstan, it is necessary rather difficult process of a choice of the most acceptable directions of development of petrowire transport. Complexity is, first of all, that except pure economic, commercial and tactical factors it is necessary to take into consideration and factors of political character, business and trade relationship with a number of the states which in a certain degree invest many productions and other fields of activity of the republic.

Keywords

diversification, oil and gas complex, oil and gas transport systems, pipelines

References

1. Egorov O. I. Chigarkina O. A. *Realii i perspektivy razvitiya neftegazovogo kompleksa Kazakhstana* [Realities and

- prospects of development of an oil and gas complex of Kazakhstan. *Caspian Publishing House LTD*, 2011, pp. 78–84.
2. Zhumagulov R. B. *Diversifikatsiya*

neftyanoy politiki Kazakhstana [Diversification of oil policy of Kazakhstan]. Region: ekonomika i sotsiologiya, 2009, issue 4, pp. 284–291.