



Владимир Клепиков
д.т.н., профессор,
Национальный исследовательский университет
«Высшая школа экономики», г. Москва

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ТРАНСПОРТИРОВКИ КАСПИЙСКОЙ НЕФТИ

Часть I

АННОТАЦИЯ. В работе исследуется состояние логистической инфраструктуры Каспийского региона и выявляются альтернативные маршруты транспортировки каспийской нефти.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Логистическая инфраструктура, нефтяной терминал, трубопровод, транспортировка нефти, Каспийский регион, инвестиции.

ANNOTATION. In article the condition of infrastructure of the Caspian region and alternative routes of transportation of the Caspian oil investigated.

KEY WORDS. Logistic infrastructure, oil terminal, pipeline, oil transportation, Caspian region, investment.

Транспортировка нефти играет очень важную роль в обеспечении экспорта транспортных услуг, поэтому исследование и рациональное использование объектов логистической инфраструктуры [1–14] транспортировки нефти позволяют построить рациональные логистические цепи поставок для продвижения товарных потоков.

Каспийское море (КМ) является бессточным озером-морем площадью 3476 тыс. км², оно расположено на 27,9 м ниже уровня Мирового океана. До декабря 1991 года КМ омывало берега двух стран: СССР и Ирана. Сейчас у берегов Каспия образовались зоны экономической активности четырех новых государств – бывших советских республик: Азербайджана, Казахстана, России, Туркменистана и того же Ирана. Особенностью, влияющей на процессы в регионе КМ, являются колоссальные нефтяные запасы, срав-



нимые с Персидским заливом или Северным морем. По данным геологоразведки, главные нефтяные ресурсы КМ находятся в азербайджанском, казахстанском и туркменистанском секторах региона. Месторождения у границ Ирана менее перспективны, а у российского сектора недостаточно разведаны.

Неравномерное распределение нефти по границам государств создает неразрешенные трудности для выработки устраивающего всех участников правового статуса КМ.

Во времена Советского Союза правовой режим КМ определялся договорами СССР и Ирана 1921 и 1940 годов. Эти договоры регулировали режим

экономической деятельности во всех отраслях данного региона. Так, каботаж флота в морской акватории возможен был лишь под флагами двух стран – участников соглашения.

Несмотря на имеющиеся договоренности, в первой половине XX века Советский Союз и иранская сторона проводили геологоразведку КМ в нарушение имевшихся договоренностей, которые предусматривали согласование такого рода деятельности с другой стороной. В 1970 году Миннефтедобыча СССР, подсчитывая нефтяные ресурсы союзных республик и прогнозируя добычу углеводородов в СССР, поделило принадлежащее СССР дно КМ на части, относящиеся к советским республикам. В этом делении не указывались конкретные координаты, но оно было унаследовано бывшими социалистическими республиками, ставшими теперь самостоятельными государствами. Нефтяные богатства КМ определяют их политику и стимулируют Азербайджан, Казахстан и Туркменистан к пересмотру существовавшего ранее статуса КМ.

Первоначальная российская позиция исходила из того, что все богатства КМ должны совместно использоваться бывшими союзными республиками, а договоры 1921 и 1942 годов остаются в силе. После того как СССР распался (см. Алма-атинскую декларацию [12]), Азербайджан, Казахстан и Туркменистан подтвердили выполнение договоренностей бывшего союзного государства. Эта ситуация не является исключительной, в мире есть ряд озер, по которым имеются международные договоры: Великие озера, Лугано, Танганьика, Титикака, Виктория и др.

Но уже в 1998 году под влиянием соседей по СНГ Россия внесла изменения в свою позицию по этому вопросу. Она соглашалась разграничить дно моря по линии (срединная линия), продолжающим сухопутную границу государств, оставляя водную часть для их совместного использования. Эта российская позиция отражена в двухстороннем Российско-казахском соглашении («О разграничении дна северной части Каспийского моря с целью соблюдения суверенного недропользования») и уточнялась впоследствии (последний раз в Российско-казахстанских договоренностях о сотрудничестве на Каспийском море от 15 октября 2015 года).

В результате переговорной деятельности в течение последних 20 лет между каспийскими странами СНГ фактически произошел раздел северной части КМ по национальной секторам (по срединной линии). А это означает, что договоры между СССР и Ираном 1921 и 1940 годов в современных условиях по сути утратили силу. Этот факт создает дополнительные проблемы в отношениях России с Ираном в вопросе возможного сближения их позиций и, безусловно, замедляет процесс дипломатического урегулирования вопроса о статусе Каспия.

Демонстрируя полное единодушие в каспийском вопросе, Азербайджан и Казахстан вынудили Россию изменить свою позицию по КМ. Сегодня у России с Казахстаном есть взаимные договоренности о проведении на взаимовыгодных условиях разработок трех крупных нефтяных месторождений на Северном Каспии, а взаимоотношения в регионе КМ регулируются Российско-казахстанским соглашением от 6 июля 1998 г.

Позиция Туркменистана по каспийскому вопросу несколько отличается от позиций его соседей по СНГ (Азербайджана и Казахстана). Туркменистан считает, что вначале необходимо дипломатическим путем решить главный вопрос о статусе КМ и только после этого приступать к делению спорных месторождений. Однако такая позиция вряд ли найдет в ближайшие годы отражение в политике Баку и Астаны, что приведет к затягиванию решения вопроса о статусе Каспия. Но возможная задержка не отражает

его интересы и, по всей вероятности, в ближайшее время следует ожидать присоединения Туркменистана к соглашениям Азербайджана и Казахстана с Россией о делении недр КМ.

Иран не согласен с предлагаемой позицией стран – участниц СНГ о пропорциональном разделении дна КМ. Он придерживается позиции о равном делении КМ между прибрежными странами (по 20% каждому участнику). В свое время Иран даже выдвигал соображения по разделу КМ на равные части с СНГ, где ему как равноправному участнику советско-иранских соглашений должно принадлежать 50% территории КМ. Несмотря на существующую неопределенность в решении каспийского вопроса, Азербайджан, Казахстан и Туркменистан активно осваивают нефтяные запасы Каспийского региона, расширяют транспортную инфраструктуру и перевозки по Каспию. Но для извлечения максимальной прибыли от добываемой нефти необходимо иметь возможность продавать ее, доставляя товар потребителям. Эта задача требует решения серьезных логистических проблем путем создания мощной транспортной инфраструктуры и обеспечения устойчивого функционирования средств доставки. Проблема доставки каспийской нефти потребителям с одной стороны, сложна, а с другой – очень выгодна. Поэтому для доставки нефти из месторождений Тенгиз и Карачаганак (рис. 1, 2), относящихся к Прикаспийской нефтегазоносной провинции, был создан международный Каспийский трубопроводный консорциум (КТК), и в ап



Рисунок 1. Основные месторождения углеводородов



Рисунок 2. Доставка нефти из месторождений Тенгиз и Карачаганак

реле 2003 года первая партия нефти была прокачана по нефтепроводу КТК из Казахстана в Новороссийск.

КТК – это акционерная компания, построившая нефтепровод от месторождений Западного Казахстана Тенгиз и Карачаганак до нефтяного терминала приема и накопления нефти Южная Озереевка, глубоководный портовый нефтяной комплекс в акватории порта Новороссийск для погрузки нефти на крупнотоннажный флот. Компания занимается эксплуатацией нефтепровода, нефтяного накопительного терминала, портового перевалочного комплекса и ведет отправку нефти потребителям морским флотом.

Акционерный капитал КТК на 31% принадлежит российским госкомпаниям, на 21% – казахским госкомпаниям, оставшаяся часть акций распределена между крупными международными игроками нефтяного рынка.

Протяженность нитки нефтепровода превышает 1500 км, а пропускная способность на начальном этапе превышала 28 млн тонн в год. Уже через два года после запуска (октябрь 2001 года) и подключения к нему Кропоткинской нефтеперекачивающей станции, была достигнута предельная мощность. Изначально проект предусматривал расширение пропускной способности до 70 млн тонн в год, но для этого нужно было построить дополнительные нефтеперекачивающие станции и терминалы для накопления в Южной Озереевке, а также сооружение третьего выносного причального устройства для безопасной загрузки большегрузных танкеров на портовом терминале КТК в акватории порта Новороссийск.

Несмотря на то что с 2005 по 2008 год нефтепровод работал на преде-

« Акционерный капитал КТК на 31% принадлежит российским госкомпаниям, на 21% – казахским госкомпаниям, оставшаяся часть акций распределена между крупными международными игроками нефтяного рынка.

ле своих возможностей, отгружая ежегодно более 30 млн тонн нефти в год, в 2008 году участники проекта, представленные российскими компаниями, не приняли предложение материнской компании (Chevron), оператора Тенгизского месторождения, приступить к расширению КТК.

Для Казахстана это стало очень неудобным решением, поскольку нефти добывалось уже больше, чем мог пропускать КТК.

В этой ситуации казахская сторона стала оперативно искать решение сложившейся проблемы. В короткие сроки был разработан проект Казахской каспийской системы транспортировки (ККСТ) с мощностью на первом этапе около 30 млн тонн, в этот проект помимо тенгизской нефти должна была подаваться нефть из месторождения Кашаган. По нефтепроводу Ескене–Курык нефть должна

была подаваться к нефтеналивному портовому терминалу Курык казахского побережья Каспия, а после этого наливным флотом транспортироваться в Азербайджан для передачи с помощью соединительных систем в нефтепровод Баку–Тбилиси–Джейхан (рис. 3). Протяженность нитки нефтепровода Ескене–Курык должна составить около 800 км. Для увеличения мощности доставки нефти рассматривался также выход нефтепровода к порту Актау и дальнейшая отгрузка также в танкерах до Баку.

Инициатива по созданию нефтепровода принадлежит президентам четырех бывших советских республик (Азербайджана – Г. Алиеву, Грузии – Э. Шеварднадзе, Казахстана – Н. Назарбаеву, Узбекистана – И. Каримову) и президенту Турции С. Демирелю, подписавшим в 1998 году декларацию о сооружении данного трубопровода. В 2002 году был подготовлен проект, и началось его строительство, которое завершилось в июне 2006 года.

Нефтепроводом владеет международный консорциум ВТС Со. Основные акционеры: ВР (30,1%), Госкомпания Азербайджана (ГНКАР) (25%), Unocal (8,9%), Statoil (8,7%), ТРАО (6,5%).

Нефтепровод Баку–Тбилиси–Джейхан задумывался для транспортировки нефти с месторождений шельфа Каспийского побережья Азербайджана из южной области Каспия Азери–Чираг–Гюнешли, расположенных немного восточнее Баку, а также конденсата из Шах-Дениза, месторождения, находящегося неподалеку.

Протяженность нитки нефтепровода Баку–Тбилиси–Джейхан составляет 1768 км, трасса магистрали пролегает по территории трех соседних государств: Азербайджана (25% от общей длины), Грузии (14% от общей длины) и Турции (61% от общей длины). Ежедневная мощность магистрали составляет 1200 тыс. баррелей нефти. Суммарная стоимость трубопровода – 4 млрд долларов США.

В дальнейшем трасса трубопровода должна протянуться к казахскому побережью КМ для транспортировки по нему каспийской нефти Казахстана.

Прокачка казахской нефти особенно актуальна для нефтепровода Баку–Тбилиси–Джейхан, поскольку добыча нефти в Азербайджане на Азери–Чираг–Гюнешли последнее время неуклонно падает. Так, в 2011 году по неф-



Рисунок 3. Нефтепровод Баку–Тбилиси–Джейхан был создан для поставок нефти Каспийского моря до Средиземноморского берега Турции (порт Джейхан)



Рисунок 4. Доставка нефти по магистрали Баку–Новороссийск

тепловоду Баку–Тбилиси–Джейхан доставлено более 32 млн тонн нефти, при этом нефть из Туркменистана составила более 8% от общего количества, а год спустя (2012 г.) объем транспортировки снизился до 29,5 млн тонн, при этом доля Туркменистана в общем количестве выросла до 10,5%. Сооружение нефтепровода Баку–Тбилиси–Джейхан – это первая попытка в СНГ создания трубопровода, проходящего в обход территории России. Его деятельность изменила позиции участников экономического процесса в районе Каспия. Доставка существенного объема нефти, которую до недавнего времени можно было осуществить только по магистрали Баку–Новороссийск (рис. 4), теперь может выполняться, минуя транспортные магистрали России. Деятельность нефтепровода Баку–

Тбилиси–Джейхан – это серьезный дополнительный транспортный ресурс при доставке нефти потребителям с новых месторождений региона нефтедобывающим.

Продолжение статьи читайте в № 4 журнала «ЛОГИСТИКА» за 2016 год.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Клепиков В.П. Методология комплексного развития транспортных систем в проектах взаимодействия железнодорожного и морского транспорта: Автореф. дисс. ... д-ра тех. наук. – М.: МГУПС, 2007. – 48 с.
2. Сергеев В.И., Будрина Е.В., Домнина С.В., Дыбская В.В. Корпоративная логистика в вопросах и

- ответах / Под ред. В.И. Сергеева. – М: ИНФРА-М, 2014. – 634 с.
3. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Логистические центры в транспортной системе России: учебное пособие. – М.: Изд. дом «Экономическая газета», 2012. – 524 с.
4. Сергеев В.И. Концептуальные подходы к проектированию и классификация логистических центров // Логистика и управление цепями поставок. – 2010. – № 4.
5. Клепиков В.П. Логистическая модель поставки продукции со склада предприятия // Логистика и управление цепями поставок. – 2015. – № 5. – С. 93–98.
6. Сергеев В.И., Дыбская В.В. Классификация и определение состава услуг логистических центров // Логистика сегодня. – 2011. – № 5.
7. Сергеев В.И., Кизим А.А., Эльяшевич П.А. Глобальные логистические системы: учебное пособие / Под ред. В.И. Сергеева. – СПб.: Изд. дом «Бизнес-пресса», 2001. – 240 с.
8. Сергеев В.И., Прокофьева Т.А. Формат государственно-частного партнерства как метод реализации инвестиционных проектов создания транспортно-логистических центров // Логистика и управление цепями поставок. – 2010. – № 1. – С. 7–24.
9. Клепиков В.П. Анализ параметров перевалки грузов с железнодорожного на морской транспорт с использованием аналитических решений // Логистика. – 2015. – № 9. – С. 28–33.
10. Клепиков В.П. Расчет параметров грузового терминала мультимодального логистического центра // Логистика. – 2015. – № 11. – С. 52–56.
11. Герами В.Д., Колик А.В. Управление транспортными системами. – М.: Юрайт, 2015. – 510 с.
12. Дарабади П. Кавказ и Каспий в мировой истории и геополитике XXI века. – М.: Весь мир, 2010. – С. 172.
13. Клепиков В.П. Моделирование работы склада временного хранения предприятия при организации маршрутных отгрузок продукции // Логистика сегодня. – 2015. – № 5. – С. 296–304.
14. <http://www.vestifinance.ru/articles/63381>.
15. <http://www.oilru.com/news/396197>.