



2018
№ 6 (108)

НЕФТЬ И ГАЗ

ISSN 1562-2932

Подписной индекс 75602



25 жыл біз біргеміз
лет мы вместе



КазГерМұнай

ТОВАРИЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

www.kgm.kz

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КАЗАХСТАНА И РАЗВИТИЕ ГАЗОТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ



А.М. МЫРЗАХМЕТОВА*,
кандидат экономических наук, доцент

Казахский национальный университет им. аль-Фараби,
Республика Казахстан, 050040, г. Алматы, пр. аль-Фараби, 71

Современные реалии таковы, что страны, которые находятся вдали от основных мировых рынков, не имея прямого выхода к морю, и страны, не готовые сотрудничать в области развития международных транспортных связей, часто обречены на экономический застой. В условиях глобализации мировой экономики транзит и развитие транспортного комплекса становятся важнейшими условиями активного участия стран в международной торговле и интеграции в мировую транспортную систему. Развитие транспортной отрасли, логистики и транзита являются также источниками пополнения государственного бюджета дополнительными доходами за счет платежей за транзитные и транспортные перевозки. Особенно сложно участвовать в мировой торговле странам, которые находятся вдали от основных рынков сбыта. Фактор удаленности и неразвитость транспортного сообщения, высокие тарифы за проезд по транспортным коммуникациям соседних стран, пересечение ряда государственных границ вызывают значительные транспортные издержки, что сдерживает развитие внутриконтинентальных стран, к которым относится и Казахстан. В статье автор анализирует состояние развития, транзитный потенциал и проблемы различных отраслей транспортного комплекса. Автор выявил и обосновал быстрое развитие и прорыв, который сделала газотранспортная отрасль Казахстана и подчеркнул важную роль трубопроводной отрасли в транспортном комплексе страны. Автор выявляет особенности и современные тренды международных транспортных перевозок, дает выводы и рекомендации по развитию отрасли.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: транзитный потенциал, транспортный комплекс, международные транспортные коридоры.

*Адрес для переписки. E-mail: myrzakhmetova@mail.ru

ҚАЗАҚСТАННЫҢ ТРАНЗИТТІК ӘЛЕУЕТІ ГАЗ КӨЛІГІ САЛАСЫН ДАМУҒА

А.М. МЫРЗАХМЕТОВА, экономика ғылымдарының кандидаты, доцент

әл-Фараби атындағы Қазақ Ұлттық университеті
Қазақстан Республикасы, Алматы, 050040, әл-Фараби даңғылы

Заманауи шындық мынада, теңізге тікелей шығуға мүмкіндігі жоқ, негізгі әлемдік нарықтардан шалғай орналасқан елдер мен халықаралық транспорттық байланыстардың даму саласында ынтымақтасуға дайын емес елдер жиі экономикалық тоқырауға душар болады. Әлемдік экономиканың жаһандану жағдайында транзит және транспорттық кешеннің дамуы, елдердің әлемдік транспорттық жүйеге интеграциялануы мен халықаралық саудаға қатысуының маңызы шарттарының біріне айналууда. Транспорттық сала, логистика мен транзиттің дамуы мемлекеттік бюджетті транзиттік және транспорттық тасымалдары төлемдерінің есебінен қосымша кіріспен толықтырудың көзі болып табылады. Әсіресе халықаралық саудаға негізгі өткізу нарықтарынан алыс орналасқан елдерге қатысу қиындық туғызады. Алшақтық факторының болуы, транспорттық жеткізулердің дамуы, транспорттық коммуникациялармен көрші елдерде жүрудің жоғары тарифі, бірқатар мемлекеттік шекаралардан өту қажеттігі айтарлықтай транспорттық шығындарға әкеледі, ол өз кезегінде континентішілік мемлекеттердің, оның ішінде Қазақстанның дамуын тежейді. Мақалада автор транспорттық кешеннің түрлі салаларының мәселелерін және даму жағдай мен транзиттік әлеуеттең зерттейді. Автор газ тасымалдау саласының жылдам дамуы мен серпінділігін анықтады және дәлелдеді, еліміздің көліктік кешеніндегі құбыр өнеркәсібінің маңызды рөлін атап өтті. Автор халықаралық транспорттық тасымалдың заманауи үрдістері мен ерекшеліктерін анықтайды, саланың дамуы бойынша ұсыныстар мен тұжырымдар береді.

ТҮЙІН СӨЗДЕР: транзиттік әлеует, транспорттық кешен, халықаралық транспорттық дәліздер.

TRANSIT POTENTIAL OF KAZAKHSTAN AND THE DEVELOPMENT OF THE GAS TRANSMISSION INDUSTRY

A.M. MYRZAKHMETOVA, candidate of economic Sciences, associate Professor

al-Farabi Kazakh national university,
71 al-Farabi Ave., Almaty, Republic of Kazakhstan, 050040

In the circumstances of the modern world countries that are located far from the main world markets and don't have access to the sea, as well as countries that are not open for cooperation in the field of world transport relations, are destined to economic stagnation. In the conditions of globalization of world economy, transit and development of the transport complex become main conditions of active participation of the countries in world trade and their intergradation into the world transport system. Development of the sector of transport, logistics and transit are also sources of state budget replenishment with additional income by payments for transitional and transport traffic. It is especially difficult to participate in the world economy for the countries that are located far away from the main trade markets. The factor of remoteness and underdevelopment of transport connection, high prices for neighbor countries' transport communication and necessity to cross the state borders cause significant transport expenses, which retards the development of landlocked countries, including Kazakhstan. In the article the author provides analyses of the state of development, transit potential and problems of various sectors of transport complex. The author

identified and substantiated the rapid development and breakthrough that the gas transportation industry of Kazakhstan made and emphasized the important role of the pipeline industry in the country's transport complex. The author detects specific features and modern trends of international transport traffic, makes conclusions and gives recommendations on development of this sector.

KEY WORDS: *transit potential, transport complex, international transport corridors.*

Перед многими странами мира, территории которых удалены от морских и океанских портов, стоит проблема наличия у них транзитного потенциала и возможности его максимальной реализации. В условиях глобализации мировой экономики транзит и развитие транспортного комплекса становятся важнейшими условиями активного участия стран в международной торговле и интеграции в мировую транспортную систему. Развитие транспортной отрасли, логистики и транзита являются также источниками пополнения государственного бюджета дополнительными доходами за счет платежей за транзитные и транспортные перевозки. Казахстан, имея выгодное географическое положение на стыке двух частей света, имеет возможности реализовать свой транзитный потенциал, эффективно интегрироваться в мирохозяйственную систему.

Реализация транзитного потенциала является одним из приоритетных направлений экономической политики Казахстана. Были приняты различные государственные программы, нацеленные на формирование эффективных путей использования транзитного потенциала страны. Часть государственных программ уже завершена, но не все поставленные в них задачи были выполнены: Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010–2014 гг. [1], Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010–2014 гг. [2]. Другие государственные программы еще не завершены: Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года [3], Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года [4], Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2020 года и др. [5].

Наиболее перспективными направлениями реализации транзитного потенциала для Казахстана считаются: через Россию в страны ЕС; в Китай, Японию, страны ЮВА; страны ЦА и Закавказья; в Иран и Турцию [6].

Транзит через Казахстан имеет ряд преимуществ:

- Сокращение скорости доставки от производителя к потребителю из стран Азии в Европу. В отличие от морского маршрута, где груз находится в пути 35–40 дней, время доставки сухопутным путем сокращается в 2,5 раза.
- Стабильная политическая ситуация и благоприятный инвестиционный климат.
- Развитие ЕАЭС позволило создать единую таможенную границу между Китаем и странами ЕС, облегчает процедуры таможенного оформления.

В настоящее время товарооборот между ЕС и Китаем составляет более 500 млрд долл. США и стабильно растет. Казахстан способен получать большую выгоду от транзита товаров и нарастить долю в грузопотоках между ними с 1 до 8 % к 2020 году. Динамично развивающаяся экономика Китая и его основной торговый партнер ЕС создают предпосылки для развития транзитных возможностей Казахстана. Этому

способствует реализуемая в Китае единая транспортная стратегия («Большой скачок»), программа ускоренного развития западных провинций КНР «Go West». Эти программы предусматривают реализацию крупных транспортных инфраструктурных проектов, включая строительство железнодорожных линий к зоне свободной торговли «Хоргос» и строительство пяти стратегических автомобильных дорог по направлению «Восток-Запад» [7].

Транспортная инфраструктура Республики Казахстан содержит сеть железных и автомобильных дорог, речные судоходные пути, объекты транспортной инфраструктуры, а также нефтяные, газовые трубопроводы и водопроводы. Через территорию Казахстана проходят девять железнодорожных, шесть автомобильных и четыре воздушных коридора международного значения.

В 2017 году доля транспортной отрасли в ВВП страны составляла более 8 %. За годы независимости в удовлетворительное состояние приведено около 40 тыс. км автодорог, реконструировано 10 аэропортов.

По состоянию на 1 января 2017 года транспортная сеть общего пользования Казахстана состояла из 15,5 тыс. км железных дорог; 96,4 тыс. км автомобильных дорог; 4,2 тыс. км внутренних водных судоходных путей; 253,1 км троллейбусных, трамвайных и метрополитенных путей; 61 тыс. км воздушных трасс; 23,3 тыс. км магистральных трубопроводов.

Общая протяженность путей сообщения общего пользования без учета длины магистральных трубопроводов составила 116,9 тыс. км, с учетом длины магистральных трубопроводов – 140,1 тыс. км.

В грузообороте доля железнодорожного транспорта составила 47,2 %, автомобильного – 29,1 %, трубопроводного – 23,4 %, других видов транспорта (воздушного, внутреннего водного, морского) – 0,3 % [8].

Среди отраслей транспортного сектора особенно быстрыми темпами развивается трубопроводная отрасль, это связано с огромным рывком, который демонстрирует газовая отрасль Казахстана. Трубопроводный транспорт в Казахстане представлен нефтепроводами и газопроводами.

Этот вид транспорта имеет наибольшее значение для развития нефтяной и газовой промышленности и освобождает железную дорогу и водный транспорт от перевозок, снижая транспортные издержки народного хозяйства.

По разведанным запасам природного газа (1 трлн м³) Казахстан занимает 25-ое место в мире, что составляет 0,5 % от общих мировых запасов. Государственной комиссией Республики Казахстан по запасам извлекаемые запасы газа утверждены на уровне 3,9 трлн м³, в том числе растворенного – 2,6 трлн м³, и свободного – 1,3 трлн м³.

Основная часть газовых ресурсов в Казахстане сосредоточена на крупных разрабатываемых или подготовленных к разработке месторождениях, в том числе нефтяных – Тенгизское, Кашаган, Королевское (Атырауская область), газоконденсатных – Карачаганак (Западно-Казахстанская область), Жанажол, Урихтау (Актюбинская область) и других. В РК запасы свободного газа промышленных категорий разведаны на более чем 70 газовых, газоконденсатных и нефтегазовых месторождениях. В разработке находится около 30 месторождений, с которыми связано 86 % начальных

запасов газа промышленных категорий. Значительная часть данных месторождений не подключены к единой системе газоснабжения (ЕСГ): только 15 из 215 (порядка 7 %) подключены к ЕСГ.

Извлекаемые запасы природного газа в настоящее время составляют: на месторождении Амангельды – 8 733,8 млн м³, на месторождении Жаркум – 375,4 млн м³ и на месторождение Айракты – 5 221,8 млн м³.

Тем не менее, по запасам и объемам добычи газа позиции АО «КазТрансГаз» на рынке Республики Казахстан являются незначительными. В связи с этим, АО «КазТрансГаз» в целях обеспечения энергетической безопасности Республики Казахстан, критически важной задачей видит подключение к ЕСГ недропользователей, добывающих попутный нефтяной газ.

Акционерное общество «КазТрансГаз» входит в группу компаний АО «Национальная компания «КазМунайГаз» и контролирует в стране сеть магистральных газопроводов (МГП), протяженностью около 19 тыс. км с годовой пропускной способностью до 160 млрд м³, сеть газораспределительных газопроводов протяженностью более 46 тыс. км. Акционерное общество обеспечивает бесперебойную работу 56 компрессорных станций, на которых установлены 342 газоперекачивающих агрегата, обслуживает 3 подземных хранилища газа. Компания поставляет товарный газ свыше 8 миллионам потребителей внутри страны. Бесперебойную и безаварийную работу всей этой системы обеспечивают более 11 тысяч человек [9].

Через Казахстан осуществляется транзит природного газа из Туркменистана и Узбекистана в Китай и Российскую Федерацию. В основном транзит газа через Казахстан осуществляется по следующим магистральным трубопроводам

1. «Средняя Азия – Центр» в направлении Узбекистан–Казахстан–Россия: транспортируется туркменский и узбекский газ, с пропускной способностью 60,2 млрд м³/год, протяженностью 3 962 км (оператор АО «Интергаз Центральная Азия»);

2. «Бухарский газоносный район – Ташкент–Бишкек–Алматы» в направлении Узбекистан–Казахстан: транспортируется узбекский газ, 5,8 млрд м³/год, протяженностью 1 597 км (оператор АО «Интергаз Центральная Азия»);

3. «Оренбург – Новопсков» и МГ «Союз» в направлении России: российский газ, пропускная способность 14,6 млрд м³/год, протяженностью 382 км (оператор АО «Интергаз Центральная Азия»);

4. «Бухара – Урал» в направлении России: туркменский газ, пропускная способность 8,0 млрд м³/год, протяженностью 1 576 км (оператор АО «Интергаз Центральная Азия»).

Начинают функционировать и продолжают строительство новые магистральные газопроводы:

5. «Казахстан–Китай» (нитки А и В) – пропускная способность 30,0 млрд м³/год, протяженностью 3 909 км (оператор ТОО «Азиатский газопровод»);

6. «Жанаозен–Актау» – пропускная способность 2,8 млрд м³/год, протяженностью 432 км (оператор АО «КТГ–Аймак»);

7. «Бейнеу – Бозой – Шымкент» – 2,5 млрд м³/год, протяженностью 1 454 км (оператор АО «Интергаз Центральная Азия») [9].

В своем ежегодном Послании народу Казахстана от 10 января 2018 года Президент Казахстана **Нурсултан Назарбаев** заявил о необходимости увеличения ежегодных доходов от транзита до 5 млрд долл. США в 2020 году. Это позволит в кратчайшие сроки вернуть затраченные государством средства на развитие инфраструктуры [10].

В 2017 году объем транспортировки газа по МГП к предыдущему году вырос на 12,7 млрд м³ и составил 101 млрд м³ газа. Транспортировка газа на экспорт увеличилась на 34 % и составила 17,7 млрд м³, внутренняя транспортировка увеличилась на 1 млрд м³ газа и составила 17,4 млрд м³. Международный транзит составил 65,8 млрд м³ газа, это больше чем в 2016 году на 7,5 млрд м³. За 2017 год валютная транзитная выручка АО «КазТрансГаз» составила более 1 млрд долл. США.

Увеличена добыча природного газа с 327 млн м³ в 2016 году до 344 млн м³ в 2017 году. Газового конденсата было добыто 20,7 тыс. т. Консолидированный доход АО «КазТрансГаз» в 2017 году составил 662,4 млрд тенге, что на 77,5 млрд тенге больше, чем в 2016 году. Чистая прибыль АО «КазТрансГаз» за 2017 год составила 74,8 млрд тенге, что выше запланированного на 23 млрд тенге. За 2017 год группой компаний АО «КазТрансГаз» было уплачено налогов и других обязательных платежей в бюджет – 60,3 млрд тенге.

Реализация природного газа, поставки на внутренний рынок, экспорт и доходы от реализации продукции стабильно показывают рост. Газотранспортная система страны способна пропустить до 85 млрд м³/год газа, с перспективой увеличения объемов прокачки до 120 млрд м³/год и продолжает расти. Российские эксперты назвали казахстанскую газотранспортную систему самой современной и эффективной в СНГ [11].

Протяженность магистральных газопроводов только за последние 10 лет увеличилась почти вдвое – с 10 до 19 тыс. км. Все МГП собраны в единую систему транспортировки, которая значительно обновилась. За короткие сроки произведен запуск 4 мощных, высокотехнологичных компрессорных станций на газопроводах «Казахстан-Китай» и «Бейнеу–Бозой–Шымкент». С вводом в эксплуатацию компрессорных станций «Бозой» и «Караозек» мощность газопровода «Бейнеу–Бозой–Шымкент» доведена до 10 млрд м³/год, что позволило обеспечить стабильность поставок газа на юг Казахстана и на экспорт в КНР. Впервые запущена самая мощная в Казахстане газораспределительная станция в городе Актобе, которая способна обеспечить газом половину региона.

С 2017 года осуществляется поставка казахстанского газа на экспорт в КНР в объеме до 5 млрд м³, а в 2018 году планируется увеличение до 10 млрд м³. Увеличились объемы транзита среднеазиатского газа в направлении России, Европы и Китая. По итогам межправительственных соглашений начался транзит газа через Узбекистан.

АО «КазТрансГаз» за 7 месяцев 2018 года получило консолидированную чистую прибыль в размере 83,2 млрд тенге, что выше аналогичного периода 2017 года на 39 млрд тенге или на 88 %. АО КазТрансГаз является одним из крупнейших налогоплательщиков страны. Только за первое полугодие 2018 года группой компаний

«КазТрансГаз» было уплачено налогов и других платежей в бюджет на сумму более 38 млрд тенге.

Объем реализации газа за 7 месяцев 2018 года составил 13,7 млрд м³. Это выше показателя аналогичного периода 2017 года на 41 %. При этом, рост реализации газа на экспорт составил 2,9 млрд м³, в том числе за счет экспортных поставок газа в Китайскую Народную Республику. В итоге, валовая прибыль по экспортным операциям составила 82,4 млрд тенге [12].

В составе консолидированной чистой прибыли доля доходов от магистральной транспортировки составила 40 %, от экспортных операций – 46 %, прочие виды деятельности – 14 %.

Кроме того, отечественные потребители получают газ по цене ниже себестоимости, национальный оператор покрывает разницу в цене за счет своей прибыли. Так, только за первое полугодие сумма дотаций составила 27 млрд тенге.

Высокие показатели эффективности позволяют газовому оператору дотировать внутренний рынок, своевременно выполнять все обязательства и планомерно развивать инвестиционные, а также инфраструктурные проекты.

В силу обширной территории, отсутствия выхода к морю, неравномерного размещения населенных пунктов и природных ресурсов, экономика Казахстана является грузоемкой, имеет высокую зависимость от транспортной системы и важность интеграции в международные системы перевозок. Транзитный потенциал – один из главных стратегических ресурсов страны, главным условием его развития является состояние его транспортной инфраструктуры, которая сегодня отстает в применении современных транспортных технологий, а технико-экономические характеристики большего количества эксплуатируемых транспортных средств намного ниже международных параметров. Наблюдается высокий процент изношенности объектов транспортной инфраструктуры, парка транспортных средств.

В настоящее время транзитный и транспортный потенциал Казахстана не задействован в полной мере, большинство грузоперевозок осуществляется внутри республики, а объем транзитных перевозок незначителен. Эффективной реализации транзитного потенциала РК в международной транспортной системе способствуют международные транспортные коридоры, проходящие через территорию страны в разных направлениях.

Для эффективной реализации транзитного потенциала необходимо планомерное развитие всех видов транспорта, совершенствование ее инфраструктуры. С транспортом связаны не только перевозки, но и развитие регионов в целом, решение социальных проблем, таких как занятость населения, снижение инфляционного давления на цены, повышение качества и уровня жизни. Путь к реализации транзитного потенциала лежит через модернизацию транспортно-логистической системы страны.

Как показал сравнительный анализ, лучшая стратегия пространственного, транспортного и транзитного развития представлена газотранспортной системой Республики Казахстан. Газовики за последние несколько лет оказались на первом месте по транспортировке, транзиту, по динамике роста и вливаний в бюджет страны.

Газовая отрасль Республики Казахстан, являясь самой молодой отраслью энергетики, обладает значительным потенциалом для развития, что позволит в будущем

вывести Казахстан в число ведущих производителей, экспортеров и транзитеров природного газ 

ЛИТЕРАТУРА

- 1 Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 – 2014 гг. URL: <http://www.government.kz/ru/programmy>
- 2 Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010–2014 гг. URL: www.mid.gov.kz/images/stories/contents/gp_150520141656.pdf
- 3 Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/U100000922>
- 4 Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. URL: www.akorda.kz
- 5 Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2020 года. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P050000075>
- 6 Kaliyeva A., Nurlanova N.K., Myrzakhmetova A.M. Central Asia as a transcontinental transport bridge based on the transport and logistic system of the countries// International Journal of Economic Research. – 14 (7). – P 365-382. URL: <http://www.serialsjournal.com>
- 7 Бутырина Н. Интеграция Казахстана в мировую транспортную систему // Вестник КазАТК. – 2013. – № 6 (85).
- 8 Данные Комитета Статистики МНЭ РК // URL: <http://stat.gov.kz>
- 9 Годовые отчеты АО «КазТрансГаз» (2018) // URL: <http://kaztransgas.kz/index.php/ru/investoram/otchety/godovye-otchety>
- 10 Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана. 10 января 2018 г.// <http://www.akorda.kz>
- 11 <https://neftegaz.ru/analysis/view/8628-Gazotransportnye-sistemy-stran-SNG.-Dinamika-i-perspektivy-razvitiya>
- 12 <http://www.kaztransgas.kz/index.php/ru/o-kompanii/obshchaya-informatsiya>