

ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА И ПРОЕКТЫ

ЗНАЧЕНИЕ ФОРМИРОВАНИЯ ОБЩИХ РЫНКОВ ГАЗА, НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА ДЛЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Долорес ТЮЛЕБЕКОВА

*Ph.D. политических наук,
преподаватель кафедры политологии
Евразийского национального университета имени Л.Н. Гумилева
(Астана, Республика Казахстан)*

Марина ОНУЧКО

*кандидат политических наук,
профессор кафедры политологии Евразийского
национального университета имени Л.Н. Гумилева
(Астана, Республика Казахстан)*

Таисия МАРМОНТОВА

*кандидат исторических наук,
заместитель начальника управления аналитических и
инновационных исследований Исследовательского центра «Юпитер»
(Астана, Республика Казахстан)*

АННОТАЦИЯ

В контексте интеграционных процессов в Центральной Азии актуальным становится сотрудничество в рамках Евразийского экономического союза, созданного в 2014 году. Объединяя на сегодняшний день пять государств (Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия), эта региональная организация стала площадкой для сотрудничества практически во всех сферах экономики, в том числе в энергетическом секторе. Ставя в качестве целей интеграционного объединения «свободное перемещение товаров, услуг, капитала и рабочей силы», на данный момент в рамках проектов создаются общие рынки нефти, нефтепродуктов и газа.

Сегодня Республика Казахстан занимает одно из лидирующих мест в мире по запасам углеводородного сырья, и ключевым вопросом является выход на внешние рынки с энергетическими ресурсами. Вместе с тем в силу географического положения страны и исторически сложившихся транспортных коммуникаций основные нефтепроводные системы проходят через территорию Российской Федерации. После распада СССР независимые государства Центральной Азии, в частности их природные богатства, привлекли внимание мировых держав, став полем столкновения интересов. В целях сохранения стабильности в регионе и поддержания своего статуса евразийского транзитно-транспортного моста центральноазиатские республики не только модернизируют существующие коммуникации, но и реализуют аль-

тернативные инфраструктурные проекты.

Несмотря на внешнеполитический интерес к Центральной Азии и сотрудничество с ведущими державами мира, Россия трактует независимые республики как сферу своего влияния, сохраняя прочные экономические и политические связи с ними.

Неоднократные попытки интеграции постсоветских стран имели место с начала 1990-х годов — в рамках Союза независимых государств, Евразийского экономического сообщества, Таможенного союза. Однако на сегодня наиболее эффективным является ЕАЭС, имеющий необходимую нормативно-правовую базу и сформированные стратегические цели.

В статье описываются этапы и предпосылки формирования транспортных путей в регионе Центральной Азии, в том числе в Казахстане, их влияние на возможность гарантированного доступа к действующим системам и диверсификации маршрутов, а также значение сотрудничества в сфере энергетики в рамках ЕАЭС для Казахстана. Создаваемая правовая основа призвана обеспечить гарантированный доступ к инфраструктурным системам, недискриминационную торговлю и доступ к общему рынку энергетических ресурсов, прозрачность тарифообразования для государств-участниц. Как достигнутые договоренности будут воплощены на практике, покажет время, но сейчас Казахстан имеет в рамках ЕАЭС определенные шансы реализовать свой энергетический потенциал.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Республика Казахстан, энергетические ресурсы, Евразийский экономический союз, интеграционные процессы, общий рынок газа и нефти, транспортные коммуникации, газопроводы, Центральная Азия.

Введение

Согласно данным публикуемого британской компанией BP «Статистического обзора мировой энергетики» за 2017 год, Казахстан по запасам нефти занимает 12-е место, а по запасам газа — 22-е место в мире и обладает 1,8% мировых запасов нефти и газа¹. В соответствии с данными АО «Информационно-аналитический центр нефти и газа», в 2017 году добыча нефти и газового конденсата в Казахстане составила 86,2 млн т (или 1,7 млн баррелей в сутки), что на 10,5% больше, чем в предшествовавшем году². Нефтегазоносные районы занимают 62% территории страны. Насчитывается 172 нефтяных месторождения, из которых более 80 находятся в разработке. Прогнозные извлекаемые ресурсы нефти оцениваются в 7,8 млрд т, а природного газа — в 7,1 трлн куб. м. Около 70% этих ресурсов сосредоточено в западных областях Казахстана.

Вместе с тем, ввиду отсутствия прямого выхода Казахстана к мировому океану, 85% экспорта казахстанской нефти проходит через территорию Российской Федерации по следующим трубопроводным направлениям:

- Каспийский трубопроводный консорциум общей протяженностью 1 510 км соединяет казахстанское нефтяное месторождение «Тенгиз» и нефтетерминал «Южная Озереевка» на Черном море (расположен вблизи порта Новороссийск, проектная пропускная мощность — 76 млн т нефти в год);
- нефтепровод Атырау — Самара, который предоставляет доступ углеводородов на рынки Европы через территорию Российской Федерации, используя нефтепроводную систему «Дружба», Балтийскую трубопроводную систему к портам Приморск и Усть-Луга, а также выход к порту Новороссийск по системе ОАО «АК «Транснефть» Новороссийск (пропускная мощность для казахстанской нефти составляет 15 млн т в год);
- железнодорожные пути.

В условиях глобализации Казахстану необходимо активно участвовать в работе международных организаций как регионального, так и международного уровня. Однако на сегодня инфраструктурная зависимость Казахстана от исторически сложившихся транспортных коммуникаций ограничивает и международную деятельность страны.

Исторические предпосылки создания транспортных путей Казахстана

Инфраструктурная зависимость Казахстана обусловлена историческими факторами строительства и дальнейшего развития транспортных и трубопроводных проектов.

В Средние века через территорию современного Казахстана и Средней Азии в целом проходил Великий шелковый путь, соединявший мировые торговые центры. Однако после присоединения Средней Азии к Российской империи основной товарооборот региона сместился на Россию. Осуществлялся он в основном караванными путями. Так, в 1860—1870-х годах основным маршрутом, соединявшим Российскую империю с регионом, служила дорога Оренбург — Ташкент. Караваны, следовавшие данным маршрутом, находились в пути около трех месяцев. Если пунктом назначения товаров была Москва, то весь путь занимал до полугода.

¹ См.: Данные BP Statistical Review of World Energy 2018 [www.bp.com].

² См.: Данные АО «Информационно-аналитический центр нефти и газа» [http://www.iacng.kz].

На фоне промышленной революции и развития железнодорожных путей в России начал обсуждаться вопрос строительства железной дороги в Среднюю Азию. Первой железной дорогой, обеспечившей оптимальные перевозки, стала Закаспийская железная дорога, построенная в 1881—1898 годах. Благодаря ей снизились затраты на поставки и цены импортируемых в Россию товаров (хлопок, фрукты, овощи). Сразу после завершения строительства Закаспийской железной дороги возрос вывоз хлопка, создались условия для импорта в Среднюю Азию промышленного оборудования для обработки хлопка, современных инструментов, техники, крупногабаритных машин, паровых и электрических двигателей.

Строительство этой железной дороги имело огромное экономическое значение для Средней Азии, а также ускорило промышленное развитие России и способствовало установлению постоянных торговых отношений России с Ираном и Афганистаном. Российские товары в этих странах стали конкурентоспособными, вследствие чего расширились экономические контакты России еще и с Китаем, Индией, Египтом³.

Следующим шагом в развитии транспортных сетей стало строительство железнодорожной линии Оренбург — Ташкент, которое началось в 1900 году и было завершено в 1906 году. Трасса пролегла через города Илецк, Актюбинск, Казалинск, Перовск, а также Туркестан.

Как известно, начало эксплуатации нефтяных залежей в регионе приходится на тот же XIX век. В 1876 году фирмой братьев Нобель были пробурены первые нефтяные скважины в западной части Туркменистана. В начале XX века в Хазаре добыча нефти приобрела характер промышленного производства. Там работало более 20 российских нефтяных компаний⁴.

В западном Казахстане в Урало-Эмбинском районе также добывали нефть. Развитием половины нефтяных месторождений в 1912—1914 годах занимались компании, принадлежащие английским капиталистам: «Западно-Уральская нефтяная компания», «Урало-Эмбинская компания» и «Северо-каспийская нефтяная компания». Дешевая рабочая сила, отсутствие конкуренции, богатые нефтяные поля приносили огромную прибыль их владельцам⁵.

Времена Советского союза отличались прорывом в строительстве транспортных коммуникаций, а также системы газо- и нефтепроводов.

Советская власть начала строить новые и модернизировать старые дороги в Средней Азии сразу же после окончания Гражданской войны. В 1920—1922 годах был проложен участок Петропавловск — Кокшетау, в 1926—1931 годах его продлили до Караганды, а в 1939—1940 годах — до Балхаша.

Самым крупным проектом стала Туркестано-Сибирская железная дорога. Идея строительства этой магистрали, которая должна была объединить Туркестан, Семиречье и Сибирь, родилась в 1886 году. В 1896 году городской совет Верного (тогдашнее название Алматы) принял решение о создании комиссии, которая должна была собрать все данные о промышленности, торговле и сельском хозяйстве, чтобы оценить рентабельность строительства трассы. Предполагалось, что линия усилит военное присутствие России в пограничном с Китаем регионе, а также существенно упростит вывоз хлопка из Туркестана и дешевого зерна из Сибири и Семиречья до Туркестана⁶.

Кроме того, реализация данного инфраструктурного проекта была продиктована необходимостью обеспечить регион дешевым хлебом из Сибири, Казахстана, Кыргызстана, а также

³ См.: *Толебекова Д.* История развития транспортных коридоров Центральной Азии // Вестник Казахского национального педагогического университета им. Абая, 2015, № 2 (41), С. 34—40.

⁴ См.: *Гундогдыев О.* «Черное золото» Древнего Хазара // Международный журнал «Туркменистан», 2006, № 7—8 (16—17) [http://www.turkmenistaninfo.ru/?page_id=6&type=article&elem_id=page_6/magazine_35/274&lang_id=ru], 8 июня 2005.

⁵ См.: *Толебекова Д.* Указ. соч.

⁶ См.: *Зиновьев Д.* История Турксиба [<http://www.turksib.com/history.php>], 6 апреля 2012.

преследовала цель увеличить производство хлопка для легкой промышленности СССР. За счет увеличения собственного производства планировалось снизить импорт зарубежного хлопка, что гарантировало экономию средств государственного бюджета. В свою очередь, развитие инфраструктуры обеспечивало развитие географически отдаленных регионов путем расширения промышленной базы.

Общая длина железных дорог в СССР в период наибольшего расцвета в 1970—1980-х годах составляла 225 тыс. км⁷. Развитие железных дорог сопровождалось повышением технических параметров — увеличением скорости движения, массы грузовых перевозок, внедрением механизации, а также автоматизации и компьютеризации⁸.

Инфраструктурное развитие сопровождалось реализацией энергетических проектов. Интенсивно развивалась система нефтепроводов. В 1940 году длина нефтепроводов составляла только 1,7 тыс. км, а в 1945 году — около 4,4 тыс. км. В последующие годы темпы строительства нефтяных маршрутов стали увеличиваться, отвечая на рост спроса и способствуя увеличению добычи нефти и ее экспортных поставок. В начале 1960-х годов была введена в эксплуатацию нефтепроводная система «Дружба» длиной 5 116 км, которая в последующие годы была продлена до 10 тыс. км. Если в 1973 году общая протяженность нефтепроводов СССР составляла 42,9 тыс. км, то уже в 1975-м — 56,6 тыс. км, а в 1980 году — 69,7 тыс. км⁹.

В 1967 году было завершено строительство первого участка системы газопроводов Средняя Азия — Центр протяженностью 3 000 километров. Газопровод был проложен через территорию Узбекистана, Туркменистана, Казахстана и восьми регионов России. Развитие этой системы продолжалось до 1985 года, в результате чего была создана сеть газопроводов с ежегодной пропускной способностью 80 млрд куб. м.

Таблица 1

**Газопроводы в советских республиках
Центральной Азии в сравнении с Россией**

	Протяженность, км	Доля от общей протяженности, %
Советские республики в целом	215 196,0	100
Россия	138 421,9	64,4
Узбекистан	10 586,0	4,9
Казахстан	10 501,2	4,9
Туркменистан	7 336,9	3,4
Таджикистан	864	0,4
Кыргызстан	581	0,3

Источники: Wodkowska-Bagan A. Rywalizacja mocarstw na obszarze poradzieckim. Warszawa, 2013. С. 212.

⁷ См.: Управление грузовой и коммерческой работой на международном транспорте / Под ред. А. Смехова. М., 1990. С. 13.

⁸ См.: Могилевкин И. Транспорт и коммуникация. М., 2005. С. 223.

⁹ См.: Современная география мирового хозяйства / Под ред. М. Розина, W. Wolf, Л. Василевского. М., 1977. С. 266—267.

Именно в советский период были построены и налажены коммуникационные связи, соединяющие все регионы огромной империи и обеспечивающие непрерывный товарообмен внутри страны.

Инфраструктурное наследие советского периода для независимых центральноазиатских республик

После распада Советского союза независимые республики унаследовали мощные инфраструктурные системы, однако железнодорожные и автомобильные трассы были проложены преимущественно в направлении России. Кроме того, в условиях тяжелого экономического кризиса центральноазиатские республики в начале 1990-х годов не имели достаточных финансовых возможностей содержать, реконструировать и тем более модернизировать существующие инфраструктурные системы.

Однако со временем на фоне стабилизирующейся ситуации в Центральной Азии и заинтересованности мировых держав в доступе к региональным энергетическим ресурсам независимые республики определили в качестве одного из приоритетных векторов национальных политик развитие транспортной инфраструктуры.

Принимая во внимание рост конкуренции на мировом энергетическом рынке, многие из доминирующих экономических держав стремятся получить гарантированный доступ в регионы, располагающие углеводородами. Гарантия такого доступа может быть обеспечена путем строительства газопроводов и нефтепроводов, ориентированных на рынок конкретного государства или группы государств.

В то же время геополитическое значение развития транзитного потенциала Центральной Азии приобретает такое дополнительное измерение, как возможность соединения Европы с государствами Азиатско-Тихоокеанского региона. Перед каждой из стран стоит задача создания необходимой инфраструктуры, а также наиболее благоприятных условий дорожного движения на всех участках транспортных маршрутов, проходящих через ее территорию.

Однако необходимо помнить о различных векторах политических интересов мировых держав в регионе, а при формировании транспортных стратегий наравне с национальными интересами стран Центральной Азии учитывать также и геополитические аспекты.

Например, первоочередной задачей для России является сохранение контроля на постсоветском пространстве путем использования исторически сложившихся экономических связей. Немаловажную роль играют и военные интересы, связанные с безопасностью на границах. Сотрудничество с центральноазиатскими странами усиливает роль России на международной арене, поэтому особое значение приобретает взаимодействие на различных международных площадках, создаваемых под определенные интересы: ОДКБ, ШНГ, ЕАЭС и прочие.

Китай, в свою очередь, изначально проводил достаточно сдержанную политику в отношениях с независимыми республиками Центральной Азии.

Драйвером оживления двусторонних контактов КНР с Центрально-Азиатским регионом стала быстро развивающаяся экономика Китая, которая обусловила необходимость поиска новых рынков сбыта и новых источников энергоресурсов. Китайские предприятия инвестируют в проекты, расположенные на Каспийском море, в России, Латинской Америке, с целью обеспечения гарантированного доступа к энергетическим ресурсам. Одним из таких проектов стал казахстанско-китайский нефтепровод Атасу — Алашанькоу, запущенный в эксплуатацию в 2006 году, общей протяженностью 960 км и пропускной способностью 20 млн т в год.

Еще одним весьма значимым и влиятельным игроком в регионе являются США. Несомненно, кроме задач ограничения влияния России и Китая США стремятся обеспечить себе также доступ к энергетическим богатствам региона, в том числе путем диверсификации существующих транспортных коммуникаций.

Необходимость создания новых маршрутов, поиска экономических партнеров и рынков понимают и сами государства Центральной Азии. В связи с этим особое место в транспортных и инфраструктурных стратегиях стран региона занимают проекты строительства и модернизации коммуникаций, обеспечивающих как модернизацию действующих маршрутов, так и возможности создания альтернативных. Такими проектами для Казахстана были, в частности, проект автомобильной дороги Западная Европа — Западный Китай и транспортный коридор Север — Юг.

Вопрос диверсификации направлений поставок особенно остро стоит в сфере транспортировки энергетических ресурсов. Как ранее было отмечено, все действовавшие после распада Советского союза трубопроводы обеспечивали поставки исключительно через территорию России. В условиях суверенитета центральноазиатских республик такое положение дел порождало зависимость от «политических настроений» соседа и его экономической ситуации, диктующих тарифы на транзит и транспортировку сырья.

В целях минимизации экономических рисков целесообразно было участие в транспортных проектах, гарантирующих альтернативные возможности поставок. Одним из таких проектов было строительство нефтепровода Баку — Тбилиси — Джейхан и газопровода Баку — Тбилиси — Эрзерум, в которых планировалось непосредственное участие Казахстана и Туркменистана. Однако на данный момент Казахстан ввиду сложностей с разработкой нефтегазового месторождения Кашаган приостановил участие в нефтяном проекте. Однако в том, что касается участия в проекте транспортировки газа, существует сложность, обусловленная техническими особенностями поставок: если нефть можно перевозить по железной дороге и в танкерах, то транспортировка газа может осуществляться исключительно по трубе (вопрос о возможности производства и транспорта СПГ мы сейчас не рассматриваем из-за финансовых и технических сложностей такого рода проектов).

На этом фоне интересны положения Конвенции о правовом статусе Каспийского моря, подписанной 12 августа 2018 года. Если раньше именно неурегулированный статус Каспия создавал барьеры для полноценного использования всех потенциальных возможностей, то, согласно статье 14 подписанного документа, «стороны могут прокладывать подводные кабели и трубопроводы по дну Каспийского моря»¹⁰.

Вместе с тем существует нюанс: необходимость соответствия проектов «экологическим требованиям и стандартам, закрепленным в международных договорах, участницами которых они являются, включая Рамочную конвенцию по защите морской среды Каспийского моря и соответствующие протоколы к ней»¹¹.

В принципе это добровольная сфера стандартизации, которая не должна создавать преграды для международного сотрудничества, но, как показывает практика, на сегодня она стала одним из самых эффективных инструментов взаимных ограничений.

В любом случае необходимо помнить, что Россия является одним из крупнейших экспортеров энергетических ресурсов для Европы и практически монополистом в сфере транспортировки нефти и газа. Поэтому попытки диверсификации поставок и создания альтернативных трасс противоречат жизненным геополитическим интересам России не только в Центральной Азии, но и на международной арене в целом.

¹⁰ Полный текст Конвенции о правовом статусе Каспийского моря [<http://kremlin.ru/supplement/5328>], 12 августа 2018.

¹¹ Там же. Статья 14, пункт 2.

Направления сотрудничества в сфере энергетики в рамках Евразийского экономического союза

Именно геостратегические интересы России определяют регион Центральной Азии как основную сферу ее влияния, а исторически сложившиеся связи обеспечивают политическое партнерство между Москвой и среднеазиатскими столицами. Россия — один из основных внешнеэкономических партнеров, формирующий товарные потоки в экспортно-импортных операциях и региональном транзите.

С другой стороны, Российская Федерация заинтересована в экономической интеграции со странами бывшего Советского союза и не только в сохранении, но и в укреплении добрососедских связей.

Различные интеграционные инициативы с момента распада СССР регулярно предпринимались еще в начале 1990-х годов. Созданное в 1993 году Содружество Независимых Государств (СНГ) предусматривало постепенное создание зон свободной торговли, таможенного союза, общего рынка, в том числе валютного, наподобие Европейского союза.

В 1995 году Беларусь, Россия и Казахстан подписали первый Договор о создании Таможенного союза. В качестве основных целей были задекларированы ликвидация барьеров при взаимной торговле, разработка единых правил для добросовестной конкуренции, координация экономической политики стран-участниц, в том числе и на мировом рынке.

Опыт реализации Таможенного союза стал основой для подписания в 1996 году президентами Беларуси, России, Казахстана и Кыргызстана другого международного документа — Договора об углублении интеграции в экономической и гуманитарной областях. Договоренности сторон предусматривали постепенное усиление интеграции в экономике, науке, образовании, культуре, социальном обеспечении, при одновременном уважении суверенитета участников, равенстве и взаимной выгоде, нерушимость границ и невмешательство во внутренние дела участников. В 1999 году на основе предыдущих соглашений был подписан Договор о Таможенном союзе и Едином экономическом пространстве.

Следующим этапом региональной интеграции стал подписанный в 2000 году Договор об учреждении Евразийского экономического сообщества. Создание организации было нацелено на развитие экономической интеграции — от зоны свободной торговли через Таможенный союз до общего рынка, где последнее подразумевало единую политику в отношении третьих стран.

В 2007 году были приняты документы, впоследствии заложившие прочную основу для создания наиболее устойчивого и эффективного объединения на евразийском пространстве — полноценного Таможенного союза, полномасштабное функционирование которого началось с 1 июля 2011 года. В соответствии с Решением высшего органа Таможенного союза — Межгосударственного совета ЕврАзЭС — был утвержден перечень соглашений, формирующих Единое экономическое пространство Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации¹², которые в дальнейшем кодифицированы в Договоре о Евразийском экономическом союзе.

Сегодня интеграционные процессы в регионе тесно связаны с направлениями сотрудничества в рамках Евразийского экономического союза, созданного на основании Договора от 29 мая 2014 года. Согласно статье 4 Договора, одной из основных целей ЕАЭС является «стремление к формированию единого рынка товаров, услуг, капитала и рабочей силы»¹³.

¹² См.: Решение МГС ЕврАзЭС № 65 от 9 декабря 2010 [<https://docs.eaeunion.org/ru>], 24 декабря 2018.

¹³ Договор о Евразийском экономическом союзе. М., 2014. С. 7.

Сотрудничеству в сфере энергетики между странами-участницами посвящен 20-й раздел Договора, согласно которому «в целях эффективного использования потенциала топливно-энергетических комплексов государств-членов, а также обеспечения национальных экономик основными видами энергетических ресурсов (электроэнергия, газ, нефть и нефтепродукты), государства-члены развивают долгосрочное взаимовыгодное сотрудничество в сфере энергетики, осуществляют поэтапное формирование общих рынков энергетических ресурсов»¹⁴.

Для расширения возможностей экспорта нефти и нефтепродуктов и газа с использованием действующих инфраструктурных объектов (нефтегазопроводов) 31 мая 2016 года в Астане Высшим Евразийским экономическим советом ЕАЭС утверждены Концепции формирования общих рынков нефти и нефтепродуктов и формирования общего рынка газа ЕАЭС, разработанные в соответствии с договором о ЕАЭС от 29 мая 2014 года.

В концепциях определены основные цели, задачи, принципы формирования общих рынков газа, нефти и нефтепродуктов ЕАЭС, их функциональная структура, направления взаимодействия между субъектами общих рынков газа, нефти и нефтепродуктов.

Целями концепций являются

- обеспечение устойчивого развития экономики, энергетической и экологической безопасности государств-членов с учетом необходимости приоритетного обеспечения потребностей государств-членов в нефти и нефтепродуктах и газе;
- повышение уровня экономической интеграции и конкурентоспособности государств-членов и Союза в целом на мировом рынке;
- повышение экономической эффективности деятельности хозяйствующих субъектов государств-членов в сфере добычи, транспортировки нефти и нефтепродуктов и газа.

Задачами формирования общего рынка нефти и нефтепродуктов и газа являются

- создание благоприятных условий для развития экономик государств-членов;
- развитие и повышение эффективности рыночных механизмов взаимной торговли (включая формирование биржевого товарного союза);
- унификация норм и стандартов для нефти, нефтепродуктов и газа;
- повышение прозрачности ценообразования в отношении нефти, нефтепродуктов и газа;
- повышение экономической эффективности использования нефтегазотранспортных систем, расположенных на общем рынке и др.

Концепция формирования общих рынков нефти и нефтепродуктов и газа предполагает, что на общем рынке будет осуществляться взаимная торговля как по двусторонним договорам, так и через биржу на основании доступа к системам нефтепроводов на недискриминационной основе.

В целях реализации Концепции 6 декабря 2018 года в Санкт-Петербурге были утверждены Программа формирования общего рынка нефти и нефтепродуктов ЕАЭС и Программа формирования общего рынка газа ЕАЭС.

Согласно принятым документам, создание общего рынка нефти и газа ЕАЭС планируется осуществлять в три этапа:

¹⁴ Договор о Евразийском экономическом союзе. С. 63.

- 1) до 2021 года предусмотрено создание организационной и методической основы формирования общего рынка;
- 2) в период с 2021 года до 2024 года ведется подготовка и согласование проекта международного договора;
- 3) не позднее января 2025 года вступает в силу международный договор¹⁵.

Общий рынок нефти и нефтепродуктов предполагает создание условий для обеспечения недискриминационного доступа участников общих рынков Союза на рынки государств-членов, а также устранение количественных ограничений и вывозных таможенных пошлин в торговле нефтью и нефтепродуктами между союзными государствами.

Аналогичные цели преследуются и при создании общего рынка газа ЕАЭС: организация торговли газом на общем рынке при обеспечении недискриминационного доступа для участников, создание условий по инвестиционной активности хозяйствующих субъектов, прозрачный доступ к газотранспортным системам участников.

На общем рынке будут созданы условия для эффективной недискриминационной торговли, обеспечен обмен информацией о потреблении, добыче, транспортировке, поставке, переработке нефти и нефтепродуктов, повышена прозрачность в ценообразовании.

Формирование общего нефтегазового рынка ЕАЭС является неотъемлемой частью экономической интеграции в рамках ЕАЭС и направлено на обеспечение благоприятных условий для свободного движения товаров, услуг, технологий и капиталов между государствами-членами.

Кроме того, Казахстан, как и все государства — члены ЕАЭС, оставляет за собой приоритетное право защищать собственный нефтегазовый рынок.

Таким образом, при создании общего нефтегазового рынка ЕАЭС Казахстан получит равный доступ к действующим нефте- и газопроводам, а также может поставлять свою нефтегазовую продукцию на рынок ЕАЭС на равных с другими участниками условиях.

З а к л ю ч е н и е

Интеграция на постсоветском пространстве определяется многими факторами. Один из них — относительно низкая конкурентоспособность товаров, производимых в странах бывшего Советского союза, в сравнении с заграничными, а сотрудничество больше основывается на выстраивании и поддержании сложившихся в советское время связей.

Кроме того, для эффективной интеграции необходимо относительное экономическое равенство партнеров в целях обеспечения взаимной экономической выгоды, исключения возможности влияния и доминирования среди участников объединения. В случае с ЕАЭС даже на примере показателей товарооборота видно, что основным партнером для всех остальных участников является Российская Федерация: все страны торгуют преимущественно с Россией, а не друг с другом.

С другой стороны, в условиях глобализации, отсутствия доступа к открытому морю, а также необходимости поддержания региональной безопасности и стабильности Казахстану, так же как и другим странам Центральной Азии, необходимы стратегические и долгосрочные контакты с ближайшими соседями.

¹⁵ См.: Решения ВЕЭС № 23 от 6 декабря 2018 на сайте Евразийской экономической комиссии [<http://www.eurasiancommission.org>].

Поэтому сегодня регион Центральной Азии представляет собой не только арену столкновения геополитических интересов, но и площадку для сотрудничества в рамках международных организаций. ЕАЭС, ставящий задачу обеспечить непрерывный поток товаров по территории всех стран-участниц, создает дополнительные возможности для выхода энергетических ресурсов Казахстана на внешние рынки, а также эффективного использования транспортного потенциала страны.

Сегодня важнейшим и ключевым газопроводом для транспортировки центральноазиатского газа является газопровод Средняя Азия — Центр протяженностью около 3 000 км, сданный в эксплуатацию в 1967 году и соединяющий туркменские, узбекские и казахстанские месторождения с промышленно развитой центральной частью России. На базе основного газопровода в свое время была развита обширная система газовых транспортных магистралей. Посредством данного газопровода осуществляется основной транзит ресурсов Центральной Азии в Европу.

При выборе пути транспортировки нефти большую роль играют два ключевых аспекта: транспортные расходы и обеспечение безопасности этого процесса. С точки зрения стоимости и безопасности наиболее выгодным для Казахстана является российский вектор.

Объем экспорта казахстанской нефти, от которого напрямую зависит треть доходов бюджета республики, ограничен действующими мощностями российских нефтепроводов.

Кроме того, из трех действующих путей транспортировки казахстанской нефти: нефтепровода Баку — Тбилиси — Джейхан в направлении Турции, системы Каспийского трубопроводного консорциума и нефтепровода Атасу — Алашанькоу в Китай более 70% сырья экспортируется через территорию России.

В условиях географической и инфраструктурной зависимости от российских нефте- и газопроводов равный недискриминационный доступ, а также прозрачные механизмы тарифообразования на транспорт энергоресурсов, заложенные в Концепциях формирования общих рынков нефти и газа ЕАЭС, представляются крайне привлекательными для Казахстана. В этой связи созданная на данный момент нормативно-правовая основа может стать катализатором использования казахстанского энергетического потенциала. Однако многое будет зависеть от норм международного документа, планируемого к подписанию в 2025 году.