

-использование высокотехнологичного оборудования, которое позволит значительно снизить попадание нефтесодержащих стоков в морскую среду.

1. Утилизация попутного нефтяного газа в Западном Казахстане // сб. научных трудов международной научно-практической конференции "Вступление Казахстана в ВТО: Анализ системных условий, конструктивная направленность, негативные последствия" Алматы: Экономика, 2004 – ч. VII, с.302-307.

2. Бутаев А.М., Магомедбеков У.Г. О влиянии сверхмалых концентраций загрязняющих веществ на биопродуктивность Каспийского моря // Проблемы экологической безопасности Каспийского региона, 1997, стр. 88. Воздействие нефтегазодобывающего комплекса на состояние окружающей среды в Западном Казахстане // Вестник КазЭУ им. Т. Рыскулова, №5, 2005, с.313-317.

3. Перспективы увеличения нефтегазового потенциала Республики Казахстан // Материалы международной научно-практической конференции «II Рыскуловские чтения», Алматы: Экономика, 2007 – 0,36 п.л.

The topic of the study covers economic and legal relations between the State and Natural Resources Users. Problems of ecological safety on the Caspian shelf.

Мемлекет пен жер қойнауын пайдаланушылар арасында қалыптасып жатқан экономикалық және құқықтық қатынастар. Каспий шельфтегі жер қойнауын пайдалану және экологиялық қауіпсіздіктің мәселелері.

К. Сян

К ВОПРОСУ О ТРАНСПОРТИРОВКЕ УГЛЕВОДОРОДОВ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Осуществляя добычу углеводородов и принимая во внимание важность и перспективность развития трубопроводного транспорта, Казахстан при планировании маршрутов экспорта углеводородов опирается на политику многовекторности и максимальной эффективности использования трубопроводных систем. Увеличение объемов добычи нефти и газа ведет к необходимости опережающего развития нефтегазотранспортной инфраструктуры. Поэтому сегодня ведется активная работа над проектами развития существующих транспортных систем и разрабатываются проекты новых маршрутов для экспорта казахстанского углеводородного сырья.

В данный момент нефтетранспортная система в Казахстане соответствует требованиям транспортировки как в плане пропускной способности, так и в плане направлений экспорта. В будущем же с учетом прорабатываемых на сегодня проектов пропускная способность системы будет расти в соответствии с увеличением объемов добычи. АО НК «КазМунайГаз» обеспечивает 65 процентов транспортировки нефти, 100 процентов транспортировки газа, 50 процентов танкерных перевозок, которые осуществляются в Республике Казахстан. Транспортировку нефти трубопроводами осуществляет АО «КазТрансОйл», транспортировку газа - АО «КазТрансГаз», танкерные перевозки осуществляет АО «Национальная морская судоходная компания «КазМорТрансФлот».

В 2010 году группа компаний АО НК "КазМунайГаз" перевыполнила производственный план, набрала позитивный тренд по всем основным производственным показателям. В частности, по сравнению с предыдущим годом добыча нефти по группе выросла почти на 16%, а консолидированный объем добычи нефти и газоконденсата составил 22 млн. тонн. Это 27,5% от общереспубликанской добычи. По оценке авторитетного в нефтегазовой отрасли рейтингового агентства «Energy Intelligence» «КазМунайГаз» в 2010 году занял 36 место среди 100 крупнейших нефтегазовых компаний мира.

По уровню добычи Казахстан занимает 16-е место в мире, страна планирует к 2020 году войти в первую десятку государств по этому показателю. Стратегическая цель компании - войти к 2020 году в число 30 крупнейших нефтегазовых компаний мира по запасам и добыче нефти. При этом к указанному времени НК «КазМунайГаз» должна освоить инвестиции на сумму 20 млрд. долларов, что обусловлено участием в госпрограмме индустриально-инновационного развития. В 2020 году НК «КазМунайГаз» планирует увеличить свои запасы почти на миллиард (на данный момент данные запасы составляют 780 млн. тонн нефти), а также к 2020 году планируется прирастить запасы до отметки 1,6 млрд. тонн нефти. Добыча нефти составит 34 млн. тонн, переработка - вместе с нашими зарубежными активами - составит 19,8 млн. тонн в год[1].

Таким образом, для Казахстана важное значение имеет создание экспортной трубопроводной системы. Одним из первых направлений реализации данной задачи явилось «Соглашение о трубопроводном Консорциуме между Правительством Республики Казахстан и Правительством Султаната Оман» от 17 июня 1992 г.

Для реализации вышеназванного Соглашения Кабинет Министров РК 13 июля 1994 г. принял постановление № 790 «О строительстве экспортного нефтепровода системы трубопроводного консорциума Тенгиз — Атырау — Астрахань — Новороссийск»[2], в котором обязал Министерство нефтяной и газовой промышленности РК обеспечить совместно с государственной холдинговой компанией "Мунайгаз" реализацию проекта трубопроводного консорциума и участие в нем казахстанских предприятий и организаций.

В целом Каспийский трубопроводный консорциум (КТК) был создан Россией, Казахстаном и Султанатом Оман для транспортировки из Северного Прикаспия нефти добываемой казахстано-американским СП "Тенгизшевройл". Для реализации проекта, по планам участников, 1500-километровая труба должна была ежегодно пропускать порядка 65- 75 млн. т. сырой нефти ежегодно из Западного Казахстана (прежде всего с Тенгиза) в район морского порта Новороссийска. КТК создавался на паритетных началах: доля РФ и РК состояла из уже имеющихся трубопроводных активов, а Оман в лице "Оман Ойл Компани" (ООК), брал на себя общее финансирование проекта.

Однако вмешательство западных нефтяных компаний и, в первую очередь, "Шеврона" осложнило судьбу проекта. В связи с этим в марте 1996 г. КТК был реструктурирован в КТК-2. Доля Омана упала до 7%, Россия получила 24%, Казахстан - 19%. Восемь компаний получили право на приоритетное приобретение долей в консорциуме: «Шеврон» - 15 %, «ЛУКойл» - 12,5%, «Мобилл» и СП «Роснефть – Шелл» - по 7,5 «Аджип» и «Бритиш газ» - по 2 %, казахстанская холдинговая компания «Мунайгаз» и «Орикс» - по 1,75%. Трасса маршрута изменению не подверглась. Как мы указывали выше, весомый вклад в отрасль недропользования вносит нефтепроводная компания АО «КазТрансОйл». Отметим некоторые проекты, которыми занимается данная компания.

Одним из важнейших проектов на текущий момент, на наш взгляд, является проект строительства нефтепровода Атасу – Алашанькоу, который является частью еще более значительного проекта строительства транснационального нефтепровода Казахстан-Китай. В целях проектирования, строительства и эксплуатации этого нефтепровода, 6 июля 2004 года было создано ТОО «Казахстанско-Китайский трубопровод». Участниками Товарищества выступают на равнодолевой основе АО «КазТрансОйл» (50%) и Китайская национальная корпорация по разведке и разработке нефти и газа (50%).

Казахстанско-китайский трубопровод с пропускной способностью не менее 20 млн. тонн в год открывает новое экспортное направление на емкий и быстро развивающийся рынок. Данный маршрут позволяет обеспечить энергетическую безопасность Казахстана, поскольку связывает западные нефтедобывающие регионы республики с крупнейшими нефтеперерабатывающими заводами Павлодара и Шымкента, а также решает проблему распределения нефти внутри страны. Реализация проекта способствовать подъему экономики Казахстана путем привлечения инвестиций, развития инфраструктуры и создания дополнительных рабочих мест в регионах, прилегающих к маршруту следования трубопровода. Проект имеет поддержку со стороны правительства Казахстана и Китая. Однако, существенным риском данного трубопроводного направления является экспорт, ориентированный на единственного покупателя. Вместе с тем низкий уровень политических, экономических и экологических рисков позволяет рассматривать этот проект как один из перспективных.

Другой нефтепровод «ЦППН Северные Бузачи-Каражанбас», нацелен на удовлетворение растущего спроса на транспортировку нефти с месторождения Северные Бузачи посредством строительства подводящего нефтепровода «ЦППН Северные Бузачи-Каражанбас». Помимо указанного, происходит реконструкция и модернизация ГНПС «Атасу». Батумский нефтяной терминал – одно из двух градообразующих предприятий автономной республики Аджария в Грузии. Второе - Батумский морской порт (БМП). Начиная с февраля 2008 года, полный пакет акций БНТ принадлежит казахстанской компании «КазТрансОйл», которая также владеет эксклюзивным правом управления БМП. Два этих предприятия обеспечивают работой и стабильным доходом порядка двух тысяч грузинских семей. «Сотрудники терминала - в основном местные кадры, нет смысла привозить сюда казахстанских рабочих, это экономически не выгодно. Сегодня терминал демонстрирует позитивную динамику роста объемов перевалки нефти и нефтепродуктов через терминал. Привлекательность терминала для грузоотправителей обусловлена рядом факторов. Во-первых, возможность раздельного хранения до 22 видов нефти и нефтепродуктов, что позволяет сохранить исходное качество груза. Во-вторых, предприятие является единственным на кавказском побережье Черного моря, которое способно переваливать сжиженный газ. Для этого компания в 2 раза увеличила объем резервуарного парка для хранения сжиженного газа – с 2500 до 5000 кубометров. В перспективе с началом добычи нефти на месторождении Кашаган планируется осуществлять перевалку этой нефти через терминал. Тогда объем перевалки грузов может увеличиться до 10-15 млн тонн в год (пока ежегодно переваливается около 6-7 млн тонн). Основные грузы – это

казахстанская (тенгизская и кумкольская нефти), азербайджанская, туркменская нефть и нефтепродукты.

В прошлом году в развитие нефтяного терминала и морского порта было инвестировано 2,2 млрд. тг, что больше чем в 2008 году на 77%. До приобретения терминала компанией КазТрансОйл в 2008 году отечественная нефть экспортировалась через терминалы транзитных государств. С приобретением казахстанской компанией нефтетранспортных активов, имеющих прямой выход в мировой океан, удалось достичь реальной диверсификации маршрутов транспортировки углеводородного сырья. Сегодня терминал и морской порт активно развиваются, набирают производственную мощь для того чтобы, когда придет время большой казахстанской нефти, проявить свой потенциал и доказать преимущества в борьбе за право ее транспортировки [3].

В целом можно отметить, что рост объемов транспортировки нефти по собственной системе магистральных нефтепроводов в 2010 году в сравнении с 2009 годом составил 3%, а сам объем превысил 52,5 млн. тонн. При этом грузооборот нефти увеличился на 2 процента и составил 34,2 млрд тонн км. Значительно - на 16% - нарастил объемы транспортировки и грузооборота нефти по нефтепроводам и Восточный филиал. Фактический объем транспортировки углеводородного сырья в 2010 году превысил 25,7 млн. тонн, а грузооборот составил более 13 млрд. тонн [4].

В то же время за указанными цифрами, на наш взгляд, нельзя забывать о системе национальной безопасности любого государства, которая самым непосредственным образом связана с транспортировкой углеводородов. Очевидно, что развитие минерально-сырьевой базы – краеугольный камень экономики государства и один из главных факторов безопасности государства, поэтому создание и реализация обоснованной и продуманной стратегии использования минерально-сырьевой базы – одна из главных его задач. Так как известно, перечень стратегически значимого минерального сырья может меняться в зависимости от военно-политических и экономических приоритетов государств, в которые осуществляется их транспортировка, а также структуры материального производства и прогнозируемой обстановки, конъюнктуры мирового рынка, состояния внешнеэкономических связей и других обстоятельств.

Вместе с тем даже непосвященному ясно, что ресурсы, вовлеченные в эксплуатацию и находящиеся в пределах площадей освоенных месторождений, которые могут быть при экстремальной ситуации вовлечены в хозяйственный оборот, очень условно могут быть сегодня отнесены к стратегическим. По мнению экспертов, на преобладающем большинстве добывающих предприятий обеспеченность разведанными запасами достигла критически низкого уровня: стратегический резерв многих видов сырья на действующих месторождениях является малонадежным. Также нельзя скидывать со счетов различные возможные причины остановки работы месторождений, которые могут привести к невыполнению Казахстаном контрактов по добыче и транспортировке нефти. Среди данных причин можно первую очередь, назвать угрозу террористических актов, забастовок, сговор иностранных компаний и т.д.

В связи с этим, на наш взгляд, в Республике Казахстан должны быть сформированы резервные запасы углеводородов, которые могут быть использованы в случаях непредвиденных затруднений при поставках углеводородов из действующих месторождений. Для этого, на наш взгляд, должна быть разработана и утверждена на уровне Правительства Республики Казахстан система применения резервных скважин, которая бы обеспечивала безболезненное и оперативное переключение поставок нефти по трубопроводам из одних скважин на другие. При этом, на наш взгляд, необходима разработка Стратегии по обеспечению взаимозамещения месторождений в случае форс-мажорных обстоятельств. Данное взаимозамещение нам видится в прокладке резервных трубопроводов, которое заключается в следующем: в случае затруднения поставок нефти из основного месторождения (групп месторождений), обеспечивающих поставки нефти по определенному трубопроводу, нефть должна по резервным каналам поступать из соседних месторождений, обеспечивающих поставки нефти по другим трубопроводам. Опять же данная система обязательного резервного обеспечения поставок нефти должна быть прописана на законодательном уровне и найти свое отражение в законодательных актах о недропользовании, добыче и транспортировке нефти.

В условиях, когда одной из главных проблем для мирового сообщества стала проблема безопасности в самых разных аспектах ее понимания, включая проблему энергетической безопасности, Казахстан становится ключевым игроком глобальной экономики (а значит и политики). Именно поэтому указанным вопросам обеспечения безопасности Казахстан не может пренебрегать.

2. Республика Казахстан. Постановление Кабинета Министров. 13 июля 1994 г. № 790. О строительстве экспортного нефтепровода системы трубопроводного консорциума Тенгиз — Атырау — Астрахань — Новороссийск // Справочная правовая система «ПАРАГРАФ».

4. Каримова Д. КазТрансОйл развивает зарубежные активы // Бизнес и власть. 13.08.2010 г.

5. КазМунайГаз: позитивный тренд по основным показателям // Деловой Казахстан. 1.04.2011 г.

In article the author considers some questions connected with development of system of transportation of oil at the present stage. In particular, questions of participation in such transportation of National companies Kazmunajgaz and Kaztransoil are considered. The description of agreements on oil transportation is resulted.

Автор мақаллада қазіргі кезеңдегі мұнай тасымалдауды дамытуға қатысты жүйелерін талдайды. Мұнда казмұнайгаз және Қазтасымалойлдың Ұлттық серіктестіктерінің тасымалдауындағы мәселелер қаралады. Мұнай тасымалдау бойынша келісімдерді сипаттайды.

А. Кесебаева

АРАЛ ТЕҢІЗІНІҢ ЭКОЛОГИЯЛЫҚ ЖАҒДАЙЫН ҚҰҚЫҚТЫҚ ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ

Кез келген құқық саласы сияқты экологиялық заңнаманың даму негізі табиғат-қоғам қатынастарын реттеудегі мемлекеттің жалпы концептуалды әрекеттерін анықтайтын ҚР Конституциясы болып табылады. Онда азаматтардың негізгі экономикалық құқықтары мен міндеттері бекітіліп, экологиялық тұрғыдан тиімді әрекеттерді қолдау көрсетілген. ҚР Конституциясы негізінде қоршаған ортаны қорғау туралы заңдар кешенін біріктіретін экологиялық заңнама және жекелеген табиғат объектілері туралы нормативтік-құқықтық актілердің жүйесі қалыптасқан. Сонымен қатар, соңғы жылдары барлық заңнаманы экологизациялау назарға алынуда. Қоршаған ортаны қорғау саласындағы қоғамдық қатынастардың кешені денсаулық сақтау, сот жүйесі, жергілікті өзін-өзі басқару, салық салу туралы т.б заңнамалармен де реттеледі. Қоршаған ортаны қорғау саласын құқықтық тұрғыдан қолдау осылай жүзеге асырылып отырғанына қарамастан бүгінгі таңда мемлекетімізде шешуі қиын экологиялық мәселелер орын алып отыр. Соның бірі, әлем жұртшылығын алаңдатып отырған - Арал теңізінің экологиялық жағдайы.

Арал теңізі - Қазақстанның інжу-маржаны. Арал теңізі ірі экологиялық апатқа ұшырағанға дейінгі көлемі - 1066 км, тереңдігі - 30-60 м, тұздылығы - 10-12% болған. Қойнауы кәсіптік бағалы балықтарға бай, жағасы қоға мен қамысты теңіз еді. Сол кездерде жылына 50-150 мың балық ауланса, теңіз жағасынан едәуір мөлшерде бұлғын терісі игерілген. 1966 жылдардан бастап Арал өңірін игеру қолға алынды. Осы аймақтағы игерілетін жер көлемі бұрынғыдан Өзбекстан мен Тәжікстан 1,5, Түрікменстанда 2,4, Қазақстанда 1,7 есеге өсті. Ал Амудария мен Сырдария бойындағы халықтың саны 1960-1987 жылдар аралығында 2,2 есеге артты. Халық санының өсуіне орай суға деген қажеттілік те артты. Осыған орай, 1970-1980 жылдар аралығында Аралға құйылатын су мөлшері азайды. Оның негізгі себептері - антропогендік факторлар еді. Екі өзен бойындағы Шардара) суды мол қажет ететін күріш пен мақта өсіру ісі, сонымен қатар ауылшаруашылығының басқа да салалары қарқынды дамыды. Өзен бойлары игеріліп, суды ысыраппен пайдалану жүзеге асты. Мәселен, Аралға 1960-1965 жылдар арасында 44 мың м³ су құйылса, ал 1990 жылдары екі есеге қысқарды. Нәтижесінде, Арал теңізінің деңгейі 23 м-ге дейін төмендеп, оның су айдыны 30-200 км-ге дейін қусырылды. Судың тұздылығы 40 %-ға дейін артты. Оның үстіне екі өзен бойындағы шаруашылықтарда тыңайтқыштар мен химиялық препараттарды қолдану бұрын-соңды болмаған көрсеткішке жетті. Тыңайтқыштарды қолдану 10-15 есеге өскен. Осындай антропогендік факторлар Арал өңірін экологиялық апатқа ұшыратты. Құрғап қалған теңіз түбінен жыл сайын айналаға зияндылығы өте жоғары 2 млн. тонна тұзды шаңдар көтеріліп, желмен тарай бастады [1].

Сонымен, Арал апатына себеп болған факторларға:

- жергілікті жердің тарихи-табиғи ерекшеліктерін ескермеу;
- ауылшаруашылығын дұрыс жоспарламау, судың қорын есепке алмау;
- суды өте көп қажет ететін күріш, мақта дақылдарын барынша көбейтіп жіберу;
- жерді игерудің агротехникалық шараларын сақтамау және суды үнемді пайдаланбау;
- табиғат ресурстарын пайдаланудағы жіберілген қателіктер мен оны меңгерудің ғылыми тұрғыдан негізделмеуі болып табылады.

Осы аталған факторлар Арал теңізі экожүйесіндегі тіршілік атаулыны экологиялық дағдарысқа әкелді. Бұл жағдайлар адам баласының қолдан істеген қателігі ретінде дүниежүзіне белгілі болды. Арал өңірінде туындап отырған қазіргі экологиялық апаттар нышаны жыл өткен сайын теңіз суын таратуда. Оның фаунасы мен флорасы жойылып бітуге жақын. Топырақтың тұздануы өте жылдам