



## КАСПИЙСКОЕ СИТУАЦИОННОЕ ПАРТНЕРСТВО, СЕЗОН 6

В РЕГИОНЕ МНОГО ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ НАМЕРЕНИЙ ПО ТРАНСПОРТИРОВКЕ И ДОБЫЧЕ УГЛЕВОДОРОДОВ, НО И МНОГО ФАКТОРОВ, КОТОРЫЕ ЭТИ ПРОЦЕССЫ ТОРМОЗЯТ

**ВЛАДИМИР МИШИН**

«Нефтегазовая Вертикаль»

Шестой Каспийский саммит прошел 29 июня этого года в Ашхабаде «в теплой, дружественной обстановке» и подтвердил, по сути, политико-экономический статус региона, юридически закрепленный на пятой встрече «каспийской пятерки» (Казахстан, Актау, 12 августа 2018 года): Каспий – море мира, дружбы и согласия, разделенное по принципу срединной линии на пять экономических национальных секторов. Акватория получила, наконец, государственные морские границы (15 морских миль, считая от береговой линии), сохранила свободу судоходства и запрет на появление в каспийской акватории военных кораблей третьих стран, ну и далее по конвенциональному списку.

За четыре года, прошедших с момента подписания Конвенции о правовом статусе Каспийского моря, Россия, Азербайджан, Казахстан и Туркменистан документ ратифицировали, Иран по-прежнему обещает сделать это в ближайшее время, а в остальном все хорошо: после окончания второй Карабахской войны (сентябрь-ноябрь 2020 года) турецкие военные, вопреки политологическим прогнозам, на берегах Каспия не появились, товарооборот России с государствами Прикаспия в 2021 году, как заявил в Ашхабаде президент Владимир Путин, достиг \$34 млрд (за год плюс 35%), работы в рамках создания транспортного коридора «Север-Юг» длиной 7200 км (от Петербурга до портов Ирана и Индии) продолжают (особое российское внимание – портам Астрахань, Оля и Махачкала), имеются большие возможности в сфере энергетики и совместного освоения в акватории Каспия нефтяных и газовых месторождений, равно как и в транспортно-логистической.

Через несколько дней после окончания Ашхабадского саммита Казахстаном и Турцией были сделаны заявления (сформулированы планы), соотношенные как раз с «большими возможностями в сфере транспортно-логистической» и подтверждающие давнюю истину: у России только два союзника – ее армия и флот, а партнеры Москвы на Каспии – так, ситуационные, думающие исключительно о своих национальных интересах и не обременяющие себя какими-либо «союзническими обязательствами».

### Нур-Султан обещает Европе...

Через несколько дней после завершения VI каспийского саммита в Ашхабаде казахский президент Касым-Жомарт Токаев заверил главу Европейского Совета Шарля Мишеля в том, что «Казахстан готов использовать свой углеводородный потенциал для стабилизации ситуации на европейском и глобальном энергетических рынках». Другими словами, выразил готовность заместить Европе российскую нефть, выбиваемую с евторынка шестым санкционным пакетом ЕС, казахстанскими углеводородами.

План для ЕС, озабоченного новыми источниками сырья, полностью или частично компенсирующими Европе

потерянные российские годовые почти 100 млн тонн нефти, безусловно, отличный, если бы не две текущие проблемы Казахстана, не отмеченные президентом Токаевым: сырьевая и транспортная.

### Партнеры Москвы на Каспии – так, ситуационные, думающие исключительно о своих национальных интересах и не обременяющие себя какими-либо «союзническими обязательствами»

Дело в том, что легко и быстро нарастить добычу нефти и заместить Европе российские углеводороды Казахстан не может. Во всяком случае, добыча в ключевых СРП Казахстана рекордами не блещет (см. «Добыча нефти в ключевых СРП Казахстана в 2020-2021 гг.»). Единственное, что сегодня реально может Нур-Султан, это бросить всю «свою», включающую доли иностранных участников СРП, экспортную нефть (в 2021 году – 65,7 млн тонн) на европейский рынок. Правда, Европа в минувшем году и так получила 42,35 млн тонн казахской нефти, или 65% всего нефтяного экспорта Казахстана, так что добавка в 23 млн тонн, во-первых, компенсировала бы ЕС менее 24% попавшего под евроэмбарго российского экспорта. Во-вторых, обделила бы других, «не европейских», импортеров (в частности, в 2021 году в Турцию было экспортировано 3,5 млн тонн казахской нефти, в Китай – по трубе Атасу-Алашанькоу – 3,5 млн тонн).

А тут еще акцентировалась тотальная транспортная зависимость Казахстана от России: три аварии на выходных узлах нефтепровода Тенгиз-Новороссийск (собственник – Каспийский трубопроводный консорциум), произошедшие в новороссийской бухте, вынудили Приморский районный суд города на месяц (с 5 июля) приостановить работу КТК.

Де-факто, учитывая объемы прокачки по КТК в 2021 году (60,7 млн тонн), за месяц Казахстан и Со не экспортировали бы через Новороссийск 5 млн тонн нефти и получили бы (считая по средней экспортной цене за тонну

Таблица 1. Добыча нефти в ключевых СРП Казахстана в 2020-2021 гг.

Проект	Добыча в 2020 г., млн тонн	Доля в добыче, %	Добыча в 2021 г., млн тонн	Доля в добыче, %	Динамика, %
Тенгиз	26,4	30,8	26,5	30,9	+0,38
Кашаган	15,1	17,6	15,9	18,5	+5,3
Карачаганак	12,9	15,0	11,6	13,5	-3,3
Суммарно	54,4	63,4	54,0	63,0	-0,74

\*Данные министерства энергетики Казахстана

Таблица 2. Нефтяные терминалы Азербайджана

Терминал	Дислокация	Мощность, млн тонн в год	Перевалка
Дюбенди	Бакинская бухта	10	Железнодорожные цистерны
Бакинский	Бакинская бухта	5	Железнодорожные цистерны
Сангачальский	Поселок Сангачалы, 40 км к югу от Баку	20	Два трубопровода к Сангачальскому терминалу БТД; железнодорожные цистерны

года минувшего – \$473) упущенную выгоду в размере \$2,37 млрд. Реально, учитывая ценовые скачки барреля в 2022 году, больше.

Нур-Султан отреагировал на экологические проблемы КТК экспрессивно: президент Токаев поручил «КазМунай-Газу» проработать, развить и обеспечить транзит нефти через Каспий (читай, помня о КТК, в обход России), а для этого трансформировать казахстанские порты (Актау, Атырау и Курык – иных нет, а те, что гипотетически могут быть, те далече) и превратить их в «один из ведущих хабов Каспийского моря».

Азербайджан, во-первых, конечной точкой доставки нефти Казахстана президентом Токаевым назван не был, но иных, с выходами на глобальные рынки, в акватории Каспия просто нет.

А с Апшерона есть – это и нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан, по которому скромные, от 1 до 3 млн тонн в год, объемы казахстанской нефти уже не первый год идут к Средиземному морю, и железнодорожные магистрали в Грузию – к терминалам Батуми и Кулеви, а далее по Черному морю танкерами в румынскую Констанцу к НПЗ Румынии, или Босфором к портам Южной Европы.

Во-вторых, президент Казахстана не отметил исторический факт: работа по созданию так называемой Казахстанской каспийской системы транспортировки (ККСТ), того самого приоритетного Транскаспийского маршрута, о котором в Нур-Султане заговорили в июле 2022 года, должна была начаться 16 лет назад, но за минувшие годы так и осталась «воздушным каспийским замком».

### Родовая травма ККСТ – неразделенный гешефт

Начиналась история ККСТ помпезно и оптимистично. Сначала, в июне 2006 года, в Алма-Ате президенты Ильхам Алиев и Нурсултан Назарбаев подписали «Соглашение по содействию и поддержке транспортировки нефти из Республики Казахстан через Каспийское море и территорию Азербайджанской Республики на международные рынки посредством системы БТД». Затем, 8 августа того же года, в Астане «КазМунайГаз» и ГНКАР подписали Соглашение о стратегическом сотрудничестве в нефтегазовой отрасли и Меморандум о совместной реализации Транскаспийского проекта. Первая очередь ККСТ должна

была обеспечить транспортировку до 500 тыс. баррелей нефти Казахстана в сутки (25 млн тонн в год), tandem первой и второй – 750-1200 тыс. б/с (37-60 млн тонн в год). Из этих объемов до 20 млн тонн нефти в год планировалось транспортировать в Баку танкерами, а до 40 млн тонн по подводному Транскаспийскому трубопроводу.

### Работа по созданию так называемой Казахстанской каспийской системы транспортировки должна была начаться 16 лет назад, но за минувшие годы так и осталась «воздушным каспийским замком» Астаны (Нур-Султана)

Азербайджан к подписанным документам отнесся серьезно и реализацию «апшеронской доли» первой очереди ККСТ обеспечил на все сто. Во-первых, к услугам ККСТ были предложены нефтеналивные терминалы Апшерона суммарной мощностью перевалки 35 млн тонн жидких углеводородов в год (см. «Нефтяные терминалы Азербайджана»). Во-вторых, Каспийское морское пароходство увеличило свой флот до более чем 30 танкеров, способных ежегодно перевозить с восточного берега Каспия на западный свыше 20 млн тонн нефти. В-третьих, пропускная способность БТД (проектная мощность – 50 млн тонн нефти в год) была увеличена до 60 млн тонн нефти в год.

Дело, таким образом, оставалось за Казахстаном, который, выполняя подписанные в 2006 году с Азербайджаном в Алма-Ате и Астане документы, должен был, во-первых, обеспечить доставку к казахстанским береговым терминалам для начала 20 млн тонн нефти в год. Во-вторых, обеспечить их перевалку с железнодорожных цистерн в танкера в портах Актау и Курык (порт Атырау после обмеления Каспия стал речным), расширив мощности портовых нефтяных терминалов. В-третьих, построить нефтепровод Ескене-Курык (длина – 770 км, пропускная способность – до 56 млн тонн нефти в год), снизив, таким образом, себестоимость доставки казахской нефти к «каспийским воротам» республики.

Но Астана (Нур-Султан) пропускную способность терминалов Актау (официально заявленная – 12 млн тонн





#### КТК

Проектная мощность нефтепровода Тенгиз-Новороссийск – 67 млн тонн нефти в год, протяженность магистрали – 1511 км; участники КТК: «Транснефть» (24% долевого участия), КТК Со (7%), «КазМунайГаз» (19%), Kazakhstan Pipeline Ventures (1,75%); Chevron (15%), Lukarco B.V. (12,5%), Mobil (7,5%), Rosneft-Shell Caspian Ventures Limited (7,5%), BG Overseas Holding Limited (2%), Eni International N.A. N.V. (2%), Oryx Caspian Pipeline LLC (1,75%).

нефти и нефтепродуктов в год) и Курыка (6 млн тонн) не нарастила, нефтепровод Ескене-Курык не построила, а пошла другим экспортным путем – по КТК на Новороссийск. И не потому, что так уж хотела нарушить взятые на себя транскаспийские обязательства, а потому, что, в частности, не сошлась с Баку во взглядах на перевозчика казахской нефти, равно как и размерами и распределением транзитно-тарифных гешефтов.

«Партнер» Азербайджан рассчитывал, что годовые 20 млн тонн казахской нефти первой очереди ККСТ на Апшерон будут доставлять танкера Каспара, и Астана будет платить за это Баку \$150 млн (по тогдашним расценкам – \$7,5 за тонну).

«Партнер» Казахстан планировал иметь на Каспии три танкера, каждый дедвейтом в 63 тыс. тонн, которые бы за год перевозили на Апшерон 20 млн тонн казахской нефти, и Астана платила бы за это перевозчику – британской компании Alegratrans – \$50 млн (по \$2,5 за тонну).

Свой гешефт получил бы и астраханский судостроительный завод «Красные баррикады», на стапелях которого по заказу Alegratrans должны были быть построены три танкера-гиганта.

Официальный Баку потерять Каспаровский гешефт не захотел и, ссылаясь на «переговорный джокер» – «высокие экологические риски», которые несут Каспию гиганты Alegratrans, использовал свое каспийское право вето (берег и транзитная территория принадлежат Азербайджа-

ну) и сломал и танкерный проект великих британцев, и казахстанскую транспортную выгоду.

Как следствие, Астана не стала вкладываться в расширение нефтяных терминалов в Актау и Курыке и строить нефтепровод из Ескене.

В общем, ничего личного, это бизнес.

Понятно, что в 2022 году бизнес порой уступает пальму первенства политике, и в этом контексте Нур-Султан может, конечно, попробовать реанимировать ККСТ. Сколько времени и ресурсов (финансовых, трудовых, материальных) на это потребуются, каким по объемам и срокам будет обвал нефтедобычи Казахстана, пока будет зреть плод ККСТ, вопрос открытый. А то, что БТД, менее чем на 50% пропускной способности заполненный азербайджанской нефтью, сможет принять в свои трубы не более 30 млн тонн казахской нефти, факт неопровержимый. Опять же на максимальные 60 млн тонн нефти в год БТД никогда не работал, и не факт, что сварные швы трубопровода выдержат новое высокое давление.

Если же гешефт превыше всего, у Нур-Султана нет сегодня иного выхода, как осознать всю эфемерность планов по созданию в Казахстане «одного из ведущих нефтяных

хабов Каспийского моря», признать свою тотальную транзитно-нефтяную зависимость от России и постараться убедить Москву в своем «братском партнерстве».

Одумался Нур-Султан, осознав всю транспортную безысходность ситуации с ККСТ, очень быстро. «Казахстан не собирается действовать в ущерб интересам России и надеется на аналогичное отношение со стороны РФ», – заявила пресс-служба президента Токаева.

В свою очередь пресс-служба Кремля отметила, что президенты Путин и Токаев в разговоре по телефону подтвердили настрой на дальнейшее укрепление стратегического партнерства и союзничества двух стран, в том числе в энергетической сфере.

### **Легко и быстро нарастить добычу нефти и заместить Европе годовые почти 100 млн тонн российской нефти Нур-Султан не может – добыча в ключевых казахстанских СРП рекордами не блещет и лишь стабилизирует экспортный потенциал Казахстана в районе 67,5 млн тонн**

Одним словом, 11 июля краевой суд Краснодар отменил решение суда районного, прописал КТК смешной штраф в 200 тыс. рублей и разрешил дальнейшую транспортировку казахской нефти из Тенгиза в Новороссийск.

Официальная информация о том, что президент Казахстана Токаев отменил указание «КазМунайГазу» создавать «ведущий нефтяной хаб Каспия» и развивать транскаспийский нефтяной транзит в обход России, отсутствует. Так что вопрос, лопнула ли, как мыльный пузырь, очередная эпопея с триумфальным созданием ККСТ, пока открыт.

### **Анкара тянет трубы к туркменскому газу**

Второй каспийской транспортно-логистической «сенсацией» лета 2022 года стала очередная реанимация проекта Транскаспийского экспорта туркменского газа на запад. Эпопея газового Транскаспия насчитывает уж тридцать лет заявлений и меморандумов, самого транзита как не было, так и нет, однако в начале июля этого года турецкий вице-президент Фуат Октай добавил интриги в «европейский газовый коктейль», заявив о «проработке» сразу трех вариантов доставки миллиардов кубов (точные объемы – вопрос завтрашнего дня) туркменского газа в Турцию. А уж Анкара, взяв на себя миссию газового хаба Европы, найдет, как ими распорядиться.

Заявление сразу о «трех вариантах» должно внушить стойкую веру в близкий успех видов Анкары на туркменский газ – уж один-то точно сработает, и тогда на Каспии

появится новый транспортно-логистический энергетический коридор!

Хотя, если вдуматься в планы Анкары...

Первый турецкий вариант, он же нетленная классика – Транскаспийский газопровод, протянутый от восточного (туркменского) берега моря к западному (азербайджанскому) и состыкованный на Сангачальском терминале с входным фланцем Южного газового коридора. О цене газопровода, его мощности, протяженности, сроках и исполнителях строительства турецкий вице-президент не сказал. Но, по экспертным оценкам и в первом приближении, газовый Транскаспий мощностью 20 млрд м<sup>3</sup> потянет минимум на \$10-12 млрд, а срок его строительства составит не менее двух лет.

Реально, вероятно, больше. Во-первых, проектные работы требуют тщательного исследования трассы магистрали (на Каспии встречаются подводные грязевые вулканы). Во-вторых, трубы и оборудование для компрессорной станции Транскаспия должны быть импортированы (кредиты, контракты, исполнение, транспортировка – сколько месяцев уйдет только на этот этап?). В-третьих, для укладки трубопроводной магистрали придется использовать баржи и крановые суда Азербайджана, то есть технологии строительства явно не дня сегодняшнего.

Плюс у этого варианта есть «ахиллесова пята»: пропускная способность первого звена ЮГК – Южно-Кавказского трубопровода (690 км магистрали ЮКТ проходят по территориям Азербайджана и Грузии) – составляет 25 млрд м<sup>3</sup> газа в год. Сейчас практически вся мощность ЮКТ работает на экспорт азербайджанского газа проекта Шах-Дениз. Другими словами, чтобы принять еще 20 млрд м<sup>3</sup> туркменского газа, мощность ЮКТ надо либо увеличить (за счет новых компрессорных станций и резкого увеличения давления в трубах – маловероятный, рискованный вариант). Либо, что более реалистично, проложить новую магистраль. А затем последовательно нарастить мощность второго (TANAP, пропускная способность 16 млрд м<sup>3</sup> в год) и третьего (TAP, мощность 10 млрд м<sup>3</sup> в год) звеньев ЮГК.

Второй турецкий вариант – транспортировка, как выразился Октай, морем. Здесь возможны две альтернативы: транспортировка в форме сжиженного (LPG) или сжатого (CNG) природного газа. Вариант LPG маловероятен: возведя Туркменистанезавод по сжижению 20 млрд м<sup>3</sup> газа в год гипотетически возможно, а вот шанс построить «на месте» для их перевозки в Азербайджан хотя бы один газовоз практически нулевой – не потянут каспийские корабельные СПГ-технологии. Равно как и вероятность пригнать в акваторию моря через систему шлюзов, каналов и рек России гигантский «шаловой» газовоз (на рынке перевозок LPG эти суда наперечет) близка к нулю.

У альтернативы CNG шансов на успех больше, но и они появляются только в том случае, если промышленно

развитые партнеры предоставят Ашхабаду-Баку-Анкаре необходимые технологии, оборудование и специалистов.

Плюс, если туркменский газ – в форме LPG или CNG, это не суть важно – все же появится в Сангачалах у входного фланца ЮГК, для его транспортировки в Турцию и (или) ЕС необходимо построить, по сути, ЮГК-2. А этот проект потребует пяти-семи лет неустанного труда и до \$30 млрд инвестиций.

И, наконец, третий турецкий вариант – своповый, скромный по объемам поставок: до 4-5 млрд м<sup>3</sup> газа в год через Иран в Азербайджан по газопроводу Бинд-Бианд – Гази-Магомеди далее по ЮГК в ЕС.

Хотя и на своповом направлении возможны альтернативы: если увеличить пропускную способность трубопровода Тенгиз (Иран) – Анкара (Турция) вдвое – до 20 млрд м<sup>3</sup> в год (выдержат ли постаревшие трубы двойное давление – вопрос отдельный), «туркменский поток в сторону Европы» может быть увеличен еще на 10 млрд м<sup>3</sup>.

Для этого Туркменистану необходимо будет прокачивать в Иран вдобавок к 4-5 млрд м<sup>3</sup> газа, отправляемым в Азербайджан, еще 10 млрд м<sup>3</sup> (два туркмено-иранских газопровода имеют суммарную пропускную способность в 20 млрд м<sup>3</sup> в год), а иранская сторона прокачает эквивалентные объемы своего газа в Турцию по газопроводу Тенгиз-Анкара, по которому турецкий потребитель получает до 10 млрд м<sup>3</sup> иранского газа в год (с туркменским свопом суммарно выйдет 20 млрд м<sup>3</sup> в год). Далее возможны варианты распределения и перераспределения туркменского газа на территории Турции, в том числе и с перетоком в Европу.

В общем, если Анкара-Баку-Ашхабад действительно решили замахнуться на нечто серьезное, «партнерам» необходимо запастись финансами, временем и терпением – по щелчку двух пальцев знаковый транспортно-логистический газовый маршрут из Туркменистана в Турцию (далее в ЕС?) не создашь.

На фоне проектов (прожектов) нефтяного ККСТ и газового Транскаспия транспортно-логистический коридор «Север-Юг» явил зримый результат: 6 июля из России в Индию двинулся первый грузовой эшелон (39 контейнеров). Маршрут пройдет по железным дорогам России, Казахстана, Туркменистана и Ирана, его конечная точка – иранский порт Бендер-Аббас (Ормузский пролив). Отсюда через Оманский залив и Аравийское море контейнеры поплывут в индийский порт Хава-Шева. Весь путь контейнеров из России в Индию займет (по плану) 35-37 дней.

### «Тихий ход» Каспия

В выступлении на VI саммите в Ашхабаде президент Азербайджана Ильхам Алиев с тревогой отметил естественный, казалось бы, природный фактор: очередное обмеление Каспийского моря. «К сожалению, динамика об-

меления Каспия настораживает», – подчеркнул президент Азербайджана.

После этого в республике на тему обмеления Каспия дружно высказались научные и административные авторитеты. Смыслы изреченного укладываются в шесть базовых позиций:

### На фоне проектов (прожектов) нефтяного ККСТ и газового Транскаспия транспортно-логистический коридор «Север-Юг» явил зримый результат: 6 июля из России в Индию двинулся первый грузовой эшелон

- уровень Каспия снижался и прежде, явление это, вероятно, природное и циклическое, но все равно тревожно и надо что-то делать;
- колебания уровня моря, отмеченные за последние 100 лет, лежат в интервале до 3 м;
- уровень воды в Каспии во многом зависит от объемов стока впадающих в него рек;
- интенсифицировать обмеление Каспия может общее потепление на Земле, которое приведет к увеличению испарений с зеркала моря и поверхности впадающих в него рек;
- с 2005 года уровень воды в Каспии ежегодно снижается на 10-15 см, и если эта тенденция сохранится еще



#### Блок Алов-Араз-Шарг

Прогнозные запасы углеводородов – 1 млрд тонн условного топлива, ожидаемый суммарный объем инвестиций – свыше \$9 млрд; участники СРП: британская BP, оператор, 15% долевого участия, норвежский Statoil – 15%, американская ExxonMobil – 15%, ГНКАР – 40%, турецкая ТРАО – 10%, канадская Alberta Energy – 5%.

#### Блок Савалан-Далга-Лерик-дениз-Джануб

Прогнозные запасы нефти – 120 млн тонн; участники СРП: ExxonMobil, оператор, 30% долевого участия, ГНКАР – 50%, на оставшиеся 20% претендентов не нашлось.

25-30 лет, северо-восточную зону каспийской акватории может ожидать судьба Аральского моря;

- феномен необходимо изучать – совместно, всеми государствами Прикаспия.

В общем, не было печали, и вот опять...

Продолжающееся обмеление Каспия затронет, безусловно, интересы всех государств региона, но кого-то больше и раньше, и этот кто-то – Азербайджан.

Во-первых, еще минус 1,5-3 м уровня моря – и работа портовых терминалов Азербайджана, принимающих танкеры, сухогрузы и другие типы судов, будет если и не остановлена, то осложнена существенно (пример – судьба Атырау). И если проблема с нефтяным транзитом технически решается использованием беспричастной технологии разгрузки (необходимы инвестиции, оборудование, время и спецы), то Великому шелковому пути и морской торговле с соседями, не исключено, придется сказать «прощай»...

**Если Анкара-Баку-Ашхабад действительно решили замахнуться на нечто серьезное Транскаспийское, «партнерам» необходимо запастись финансами, технологиями, временем и терпением – на щелчок двух пальцев знаковый, на 15-20 млрд м<sup>3</sup> в год, транспортно-логистический газовый маршрут из Туркменистана в Турцию (далее в ЕС?) не создашь**

Во-вторых, еще минус 1,5-3 м уровня моря – и не исключена остановка Завода глубоководных оснований имени Гейдара Алиева: металлоконструкции для освоения новых месторождений со стапелей ЗГО на понтоны «в обмелевшей луже», как прежде, уже не погрузишь.

Спасти – без существенных затрат и перестройки портовых терминалов – гипотетическую ККСТ, «Великий шелковый», ЗГО и далее по списку может, конечно, увеличение стока основной водной артерии, питающей Каспий – Волги. А для этого, чтобы Каспий не повторил судьбу Арала (воды впадающих в высохшее море крупнейших рек Центральной Азии – Амударьи и Сырдарьи – растащили по арыкам и полям прибрежные дехканы), хорошо бы поменьше поливать поля Поволжья и побольше сбрасывать воду из водохранилищ волжских ГЭС. Да, в России в результате упадут урожаи зерновых – и не только, снизится выработка электроэнергии, зато Каспий не повторит судьбу Арала и будут спасены ККСТ, «Великий шелковый» и далее по списку интересов «партнеров».

Идея, в общем-то, простая, но малоперспективная: если во времена СССР, несмотря на лоббизм «товарищей

из Средней Азии», губительный поворот на юг северных рек был заблокирован, в современных геополитических реалиях Россия своими интересами ради уровня Каспия жертвовать не станет.

**Энергетическое сотрудничество в режиме Standby**

Перспективы для совместного освоения нефтегазовых богатств Каспия у государств региона, как это было отмечено на саммите в Ашхабаде, есть. Только находятся они «в режиме ожидания» – этакого каспийского standby.

Проще всего вывести из standby совместный азербайджано-туркменский проект Достлуг (месторождение Кяпаз-Сердар, открытое нефтяниками Азербайджана в 1986 году, оценочные запасы – 50-60 млн тонн нефти и до 100 млрд м<sup>3</sup> газа). Местоорождение входило в реестр спорных, но 21 января 2021 года Баку и Ашхабад подписали в туркменской столице Меморандум о взаимопонимании по совместной разведке, разработке и освоению Достлуга (туркменская доля в проекте – 70%, азербайджанская – 30%). Соглашение об освоении Достлуга пока не подписано – в общем, standby. Что на пороге глобальной рецессии и рекордной инфляции вполне логично.

Еще более масштабными обещали быть проекты освоения южно-каспийских блоков Алов-Араз-Шарг (СРП подписано 21 июля 1998 года в Лондоне) и Савалан – Далга – Лерик-дениз – Джануб (СРП подписано 27 апреля 1999 года в Вашингтоне).

На Южном Каспии все было замечательно до тех пор, пока 23 июля 2001 года к судну «Геофизик-3», арендованному британской BP Azerbaijan у ГНКАР и занимавшемуся на блоке Алов-Араз-Шарг исследованиями дна моря, подошел корабль ВМС Ирана. Военные моряки потребовали от судна ГНКАР немедленно покинуть каспийский сектор Ирана, пригрозив за слушание огнем на поражение.

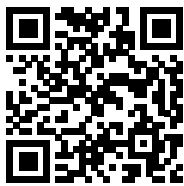
С тех пор оба южно-каспийских проекта фигурируют в разряде замороженных на неопределенное время.

Подписание в августе 2018 года Конвенции о правовом статусе Каспия должно было, как казалось Баку, заморозить южно-каспийские СРП. Но Тегеран от ратификации Конвенции пока воздерживается, и освоение блоков Алов-Араз-Шарг и Савалан – Далга – Лерик-дениз – Джануб пребывает все в том же режиме standby.

А в остальном на Каспии, как и в сказочном Багдаде, «все спокойно»: прочный мир, безопасность и стабильность, политические и правовые гарантии для развития, совместное противодействие терроризму, незаконному обороту наркотиков, организованной преступности и любой другой противоправной деятельности.

Одним словом, успешное ситуационное партнерство до, как показано выше, первого каспийского конфликта интересов... ❗





3-й международный конгресс и выставка



# ПОЛИМЕРЫ 2022 РОССИИ И СНГ

СТРОИТЕЛЬСТВО И МОДЕРНИЗАЦИЯ ЗАВОДОВ

[POLYMERRUSSIA.COM](http://POLYMERRUSSIA.COM)

4—6 ОКТЯБРЯ, ТЮМЕНЬ

## КЛЮЧЕВЫЕ МОМЕНТЫ В ПРОГРАММЕ КОНГРЕССА 2022

- **150+ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ПОЛИМЕРНОЙ И НЕФТЕХИМИЧЕСКОЙ ОТРАСЛЕЙ** соберутся вместе для обсуждения наиболее острых вопросов в индустрии!
- **20+ ДОКЛАДОВ** с уникальной информацией от руководителей ключевых компаний отрасли
- **ТЕХНИЧЕСКИЙ ВИЗИТ НА ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ ПЛОЩАДКУ\***  
\* Количество мест для участия в техническом визите ограничено. Свяжитесь с организаторами для уточнения условий участия.
- **КАКИЕ ПЕРЕМНЫ ПРОИСХОДЯТ В НЕФТЕХИМИИ.** Экспертная аналитика и прогнозы по развитию отрасли
- **ДОСТИЖЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОЕКТОВ, МЕНЯЮЩИХ ИНДУСТРИЮ.**  
Стадии реализации крупнейших проектов строительства и модернизации в сфере производства и переработки полимеров в России и СНГ
- **СПЕЦИАЛЬНЫЙ ФОКУС!**  
Представление новых инвестиционных проектов
- **ПЕРЕРАБОТКА ПОЛИМЕРОВ. КАК ПРЕВРАТИТЬ ОТХОДЫ В ДОХОДЫ.**  
Создание экономики замкнутого цикла
- **ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ НА БАЗОВЫЕ ПОЛИМЕРЫ И КОНЕЧНУЮ ПРОДУКЦИЮ:** что происходит с ценами и что влияет на них сегодня. Вопросы и ответы. Обсуждение в формате круглого стола
- **НОВОЕ! РАЗВИТИЕ ВНУТРЕННЕГО РЫНКА ПОЛИМЕРОВ И ЕГО ЭКСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ:** теория и практика
- **ESG-СТРАТЕГИИ.** Устойчивое развитие бизнеса в нефтехимической отрасли
- **ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ.** Цифровизация. Наука и инновации. Вопросы качества сырья и продукции. Новые ГОСТы
- **ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРЕЗЕНТАЦИИ И СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА ОТ ЛИДЕРОВ ИНДУСТРИИ. РОУД-ШОУ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И ОБОРУДОВАНИЯ.**
- **30+ ЧАСОВ ДЕЛОВОГО И НЕФОРМАЛЬНОГО ОБЩЕНИЯ!**  
Встречи один на один, деловые обеды, кофе-брейки, торжественный ужин и многое другое.

Генеральный спонсор:



**ГАЗПРОМБАНК**

Логистический партнер:



Партнеры технического визита 2021:



Среди участников 2022:

**СИБУР**



Организатор:

**VOSTOCK CAPITAL**  
— 20 лет успеха —



По вопросам участия, пожалуйста, обращайтесь:

**УЛЬЯНА ИРИНАРОВА**

Программный продюсер  
+7 495 109 9 509 (Москва)  
[Ulriarova@vostockcapital.com](mailto:Ulriarova@vostockcapital.com)