



Котировки цен на ГСМ в странах Центральной Азии как следствие факторов интеграции

А. М. Маратов

Аспирант,

zam4n.aza94@yandex.ru

Кыргызский экономический университет им. М. Рыскулбекова,
Бишкек, Кыргызская Республика

К. А. Ажекбаров

Доктор экономических наук, почетный профессор,

ajekbarov@gmail.com

Кыргызский экономический университет им. М. Рыскулбекова,
Москва, Россия

Т. К. Камчыбеков

Доктор экономических наук, профессор,

almazkr@mail.ru

Кыргызский экономический университет им. М. Рыскулбекова,
Бишкек, Кыргызская Республика

Аннотация: В работе рассмотрены уровни цен на ГСМ в странах ЦА и представлены факторы формирования цен на них Кыргызской Республики в условиях интеграции в ЕАЭС (Евразийском экономическом союзе). Горюче-смазочные материалы, как базовый товар, являются ключевым фактором уровня цен на все виды товаров и услуг. Котировки цен на ГСМ в странах ЦА, входящих и не входящих в ЕАЭС, существенно различаются. И причиной тому является не только соотношение объемов производства и потребления ГСМ в каждой из них, но и налоговые, таможенные, тарифные нормы в этих странах и в ЕАЭС. Достаточным производство ГСМ в союзе отмечено в Беларуси, России и Казахстане. Из республик ЦА полностью обеспечить свою экономику производимыми ГСМ может лишь Туркменистан. Кыргызской Республике предстоит предпринять системные меры для снижения зависимости от импорта ГСМ, путем увеличения объемов их производства, развития электротранспорта и преодоления дефицита генерации электроэнергии.

Ключевые слова: производство горюче-смазочных материалов, их импорт и экспорт; тарифная политика; госрегулирование; квоты на ГСМ и железнодорожные тарифы в ЕАЭС, электроэнергетика; генерация и потребление; экология; формированием единых рынок электроэнергии, нефти и газа в ЕАЭС; дефицит электроэнергии.

Cotties of fuel and lubricants in Central Asia as a result of integration factors

A. M. Maratov

Postgraduate student,

zam4n.aza94@yandex.ru

Economic University named after M. Ryskulbekov,
Bishkek, Kyrgyzstan

K. A. Ajekbarov

*Dr. Sci. (Econ.),
Honorary Professor of the Ryskulbekov Kyrgyz economic university,
ajekbarov@gmail.com
Moscow, Russia*

T. K. Kamchybekov

*Doctor of economic sciences, professor,
almazkr@mail.ru
Bishkek, Kyrgyzstan*

Abstract: *The work discusses the levels of fuel and lubricants in the CU countries and the factors of the formation of prices for them of the Kyrgyz Republic in the context of integration in the EAEU (Eurasian Economic Union) are represented. Fuel and lubricants, as a basic product, are a key factor in the price level for all types of goods and services. Quotes of fuel and lubricants in the CA countries, which are part of and not part of the EAEU, differ significantly. And the reason for this is not only the ratio of the volume of production and consumption of fuel and lubricants in each of them, but also tax, customs, tariff norms in these countries and the EAEU. Sufficient production of fuel and lubricants in the Union was noted in Belarus, Russia and Kazakhstan. From the republics of the CAA, only Turkmenistan can fully provide their economies with fuel and lubricants. The Kyrgyz Republic will have to take system measures to reduce dependence on the import of fuel and lubricants, by increasing the volume of their production, developing electric transport and overcoming the generation of electricity generation.*

Keywords: *production of fuel and lubricants, their imports and export; tariff policy; state regulation; quotas for fuel and lubricants and railway tariffs in the EAEU, electric power industry; generation and consumption; ecology; the formation of unified market of electricity, oil and gas in the EAEU; Electricity deficit in the country.*

Добыча нефти и газа в республиках Центральной Азии (ЦА) всегда производилась в различных объемах, что обусловлено соответствующими объемами их геологических запасов.

Во времена СССР самодостаточными в части ГСМ были Туркменистан, Узбекистан и Казахстан. Кыргызстан и Таджикистан, в силу незначительных объемов запасов нефти и газа на своих территориях были импортерами ГСМ.

После распада СССР, Казахстан предоставил ведущим иностранным компаниям в разработку свои крупные нефтегазовые месторождения Тенгиз и Карашаганак, а также разведанное в его секторе Каспийского моря месторождение Кашаган. Это позволило увеличить объемы добычи нефти в республике с 50 млн.тонн в год до порядка 83,2 млн.тонн ежегодно к концу 2022 года¹, с прогнозом роста до 135 млн.тонн к 2035 году. Параллельно были запущены десятки других нефтегазовых месторождений среднего и небольшого размеров, которые позволили Казахстану удовлетворить внутренние потребности и в природном газе.

В Узбекистане после распада СССР произошли обратные процессы: действовавшие месторождения нефти были истощены. В неполной мере это было компенсировано разведкой и запуском новых месторождений. Были построены два газоперерабатывающих завода, что позволило частично покрыть нарастающий дефицит ГСМ. Но в 2000-х годах Узбекистан все же стал их нетто-импортером². В целях обеспечения импорта Узбекистан был вынужден постепенно повышать цены на ГСМ, что привело к относительно рентабельному их импорту из Казахстана и Туркменистана и к естественному перетоку ГСМ из указанных республик в приграничные регионы РУ. В настоящее время в ЦА котировки цен на ГСМ в Узбекистане находятся на втором месте, уступая лишь более высоким ценам в Таджикистане.

Попытка Узбекистана покрыть дефицит ГСМ за счет развития сети АГНКС и перевода части транспорта с бензина на сжатый природный газ имела краткосрочный эффект.

¹ <https://bizmedia.kz/2022/09/25/v-sentyabre-dobycha-nefti-v-kazahstane/>.

² <https://trendeconomy.ru/data/h2/Uzbekistan/TOTAL>.

Снижение добычи природного газа в Узбекистане ожидалось с 2028 года, поэтому в 2020 году было запущено строительство АЭС в Джизакской области российской компанией РосАтом. Планируется запустить первый энергоблок АЭС через 8 лет с даты старта его возведения. Однако уменьшение добычи газа в Узбекистане началось раньше: в 2020 года она уменьшилась на -17,8% с ранее ежегодных 60,5 млрд. куб. м. до 49,7 млрд. куб. м³. Узбекистан стал также и нетто-импортером природного газа. Еще более сократилась добыча газового конденсата в 2020 году в 1,33 раза до 1,4 млн. тонн. Возврат к прежним объемам добычи природного газа в Узбекистане 60–63 млрд. куб. м. возможен только в случае разведки и запуска в эксплуатацию новых крупных месторождений.

Отдельно следует отметить, что природный газ в Узбекистане — это больше, чем просто газ для промышленности, населения и транспорта, он еще является и основным топливом для тепловых электростанций, на которые приходится порядка 80% генерации электроэнергии в республике. Рост потребления электроэнергии в Узбекистане также идет очень динамично — от +6%...+7% ежегодно. Еще в 2020 году Узбекистан планировал удвоение потребления электроэнергии к 2030 году⁴, задача серьезная и сложная. Были приняты программы по развития электростанций в Узбекистане всех видов — от ГЭС и АЭС, до солнечных и ветровых. Учитывая, что в генерацию необходимо привлекать ежегодно сотни миллионов долларов инвестиций, не исключено, что в части электроэнергии Узбекистан также может стать нетто-импортером.

Кыргызстан и Таджикистан были и остались импортерами природного газа, нефти и продуктов ее переработки. В обеих республиках были возведены новые НПЗ⁵, в том числе и крупные, с мощностями переработки в 1,2 млн. тонн ежегодно⁶. Но они остаются не загруженными по причине отсутствия поставок импортной нефти. Имеющим профицит нефти Казахстану и Туркменистану не выгодно поставлять ее в Кыргызстан и Таджикистан, чтобы не создавать конкурентов своим поставкам товарных ГСМ.

Кыргызская Республика продолжает импортировать до 97% потребляемых ГСМ (горюче-смазочных материалов) и природного газа. Ситуация в Таджикистане близкая к аналогичной.

Цены на ГСМ в республиках ЦА имеют различную динамику, обусловленную следующими факторами:

- соотношением внутренних объемов производства и потребления в каждой стране;
- сезонными колебаниями спроса и предложения на ГСМ;
- уровнями ставок акцизных и других налогов в республиках;
- административными ограничения на вывоз ГСМ из различных республик, применяемыми их правительствами;
- ставками экспортных пошлин на нефть и различные виды ГСМ;
- тарифами на железнодорожные перевозки наливных грузов в ЕАЭС для стран-участниц союза и ставками на транзит грузов для государств, не входящих в союз.

Последние два фактора — непосредственно касаются Кыргызской Республики. В ЕАЭС создана единая таможенная территория, поэтому экспортные пошлины между странами при поставках товаров союза не должны применяться. Хотя практика может оказаться различной, были отмечены и факты ввода пошлин на вывоз отдельных товаров в союз. В ЕАЭС формируются единые рынки товаров, услуг и капитала. Кроме того, внутри ЕАЭС для грузов стран-участниц союза внедрены единые унифицированные тарифы на железнодорожные перевозки грузов, которые в 3 раза ниже тарифов на перевозки грузов для стран, не входящих в союз.

С учетом того, что Кыргызская республика ежегодно импортирует порядка 2 млн. тонн ГСМ из России по железным дорогам Казахстана на расстояние более 1,5 тысяч километров, унифицированный тариф позволил существенно сократить расходы на их транспортировку.

³ <https://neftegaz.ru/news/dobycha/660380-opublikovany-dannye-po-dobyche-nefti-i-gaza-v-uzbekistane-za-2020-god/>.

⁴ <https://eenergy.media/archives/15546?ysclid=lahyevoupb859734394>.

⁵ <http://ecopartner.org/so-stroitelstvom-npz-v-tokmoke-i-kara-balte-kyrgyzstan-mozhet-pokryt-70-90-potrebnosti-v-nefteproduktax-associaciya-neftetrejderov/>.

⁶ <https://inbusiness.kz/ru/last/krupnyj-neftepererabatyvayushij-zavod-v-tadzhikistane-budet>.

Так как свыше 80% ГСМ Кыргызская Республика импортирует из России, то в основе цен на автомобильное топливо в КР — лежат отпускные цены на ГСМ у российских НПЗ. В России ГСМ являются биржевым товаром, цены на которые формируются по регионам РФ. Котировки цен на различные виды ГСМ можно мониторить на сайтах новостных агентств и товарно-сырьевых бирж.

Указанные факторы (отсутствие пошлин на ГСМ в ЕАЭС икратно более низкие тарифы на их ж/д перевозки для Кыргызстана) привели к следующим котировкам розничных цен на ГСМ в странах Центральной Азии (табл. 1).

Таблица 1⁷

| | АИ-95 | | | | Дизтопливо | | | |
|------------------------------------|-------|---------------------------|------------|----------|------------|---------------------------|------------|----------|
| | RUR | KGS по кросс- курсу | % цен к РФ | KGS факт | RUR | KGS по кросс- курсу | % цен к РФ | KGS факт |
| Туркменистан | 32,02 | 43,27 | | | 28,82 | 38,95 | | |
| Казахстан | 34,92 | 47,19 | | | 42,77 | 57,80 | | |
| Россия | 51,50 | 69,60 | 100% | | 52,99 | 71,61 | 100% | |
| Киргизия | 56,72 | 76,65 | 92% | 64,00 | 51,44 | 69,52 | 103% | 74,00 |
| Узбекистан | 70,82 | 95,71 | 138% | 92,13 | 66,92 | 90,44 | 126% | 92,96 |
| Таджикистан | 68,89 | 93,10 | 134% | 92,96 | 81,35 | 109,94 | 154% | 107,90 |
| Учетный курс RUR/KGS на 10.11.2022 | | | 1,3514 | | | | | |

Занимательно, что фактические цены на бензин, импортируемый в КР из РФ, оказались ниже российских. Это связано в том числе и со ставками налогообложения в обеих странах.

Но однозначно, что цены на ГСМ, также импортируемые преимущественно из России, в соседних Узбекистане и Таджикистане выше на 25% и более, чем в Кыргызстане. Естественно, что разница в ценах на ГСМ между республиками приводит к их перетоку из регионов низкими ценами в места более высоких цен.

Следует отметить, что по беспошлинным импортным поставкам ГСМ Кыргызстану в ЕАЭС приходится ежегодного согласовывать объемы их поставок. Это делается с целью снижения риска реэкспорта ГСМ импортером в третьи страны.

По Казахстану ситуация с ГСМ стоит обособленно от всех его соседей. Дело в том, что из добываемых ежегодно 100 млн. тонн нефти, порядка 14 млн. тонн направляется на внутренние потребности. Из доходов от пошлины на экспорт нефти, Правительство РК субсидирует местным НПЗ цены на производимые ими ГСМ.

Но разница в ценах на ГСМ у Казахстана с Россией и Кыргызстаном составляет 1,5–1,7 раза, а с Узбекистаном и Таджикистаном в 2 раза. Это также приводит к перетокам ГСМ из приграничных регионов Казахстана, вплоть до создания ситуаций искусственного дефицита ГСМ в них. Поэтому правительством Казахстана периодически вводятся различные виды административных ограничений, например, с целью недопущения нехватки нефтепродуктов были введены ряд запретов:

- с 9 мая 2021 года на экспорт нефтепродуктов;
- введен в ноябре 2021 года на вывоз бензина, дизтоплива и отдельных видов нефтепродуктов автомобильным транспортом.

В итоге затянувшаяся на годы ситуация с удержанием низких цен на ГСМ в Казахстане, привела в тупик:

Повысить цены на ГСМ в РК, чтобы приблизить их до уровня соседей, Правительство Казахстана не рискует, так это может привести к очередным социальным потрясениям, подобно произошедшим в январе 2022 года. Кроме того, возникнет риск т.н. «цепной реакции», из-за того, что ГСМ являются базовым товаров, их подорожание повлечет рост цен и на все остальные виды товаров и услуг.

⁷ <https://knews.kg/2021/11/18/tseny-na-gsm-v-kyrgyzstane-idut-sledom-za-stranami-yavlyayushhimisya-proizvoditelyami-i-eksporterami-nefteproduktov-assotsiatsiya-neftetrejderov/?ysclid=lai05495ne949830816>.

Продолжение же процесса удержания низких цен на ГСМ, влечет расходы госбюджета Казахстана на дотирование работы НПЗ и перетоку части ГСМ из приграничных регионов РК в соседние страны. Учитывая, что протяженность границы Казахстана с Россией составляет 7 тыс. км и ненамного меньшую со странами ЦА, полностью перекрыть переток ГСМ в соседние государства будет затруднительно.

Отдельно для Казахстана, что называется «ребром» встал вопрос обеспечения непрерывности экспорта нефти, как основного продукта для получения инвалюты. В части диверсификации инвесторов в добычу нефти из крупнейших месторождений, Казахстан сумел достичь положительного результата, что дало ему удвоение добычи нефти в период независимости, получение высоких суверенных рейтингов от международных рейтинговых агентств, привлечение многомиллиардных инвестиций. Однако по направлениям экспорта нефти Казахстаном была допущена переконцентрация странового риска: 78% на Каспийский Трубопроводный Консорциум (КТК) и еще 18% на трубопровод «Атырау–Самара»⁸.

И в 2022 году указанный риск в 96% концентрации экспорта нефти на Россию реализовался: работа трубопровода КТК несколько раз была приостановлена на территории РФ по различным причинам: от поломки нефтеналивных терминалов до решения судов по экологическим претензиям.

Наливные терминалы трубопровода находятся в российском порту Новороссийск на Черном море, в других акваториях которого ведутся боевые действия между Россией и Украиной с поражением кораблей огневymi средствами. Пока бои затронули побережье Крыма, Одесской и других областей. Но не исключено и расширение театра военных действий на Черном море вплоть до Новороссийска.

Страны ЕС с 2022 года из-за войны в Украине стали прекращать торговые операции с Россией и закрыли доступ в свои порты российским кораблям. В этих условиях возрастает риск ввода санкции и на поставки нефти третьих стран, в том числе Казахстана, при ее транспортировке через территорию и порты России. Поэтому Астана начала поиск альтернативных маршрутов экспорта для своей нефти. Ведутся переговоры с Азербайджаном, с целью использования его территории и нефтепроводов: «Баку–Супса» и «Баку–Тбилиси–Джейхан». Прорабатывается процесс транспортировки казахстанской нефти до бакинского порта Алят. Ключевой задачей здесь является разрешение проблемы рентабельности танкерной транспортировки нефти в условиях мелководья. Так как средняя глубина казахстанского и российского секторов Каспия составляет лишь 4–5 метров. В таких условиях возможна эксплуатация лишь небольших судов с ограниченной грузоподъемностью.

Казахстан готов рассматривать различные направления экспорта своей нефти для диверсификации ее поставок на экспорт.

В этой связи можно отметить построенные в Кыргызстане китайскими компаниями НПЗ в Кара-Балте и Токмоке. Они являются достаточно современными, их оборудование способно перерабатывать различные виды нефти, с высокой долей выхода легких фракций. Очевидно, что они были построены с расчетом на ожидаемые единые рынки нефти в ЕАЭС, прирост автомобильного парка в регионе, и как следствие предполагаемый рост объемов рынка ГСМ. Но инвесторами не был учтен фактор конфликта интересов, когда нефтедобывающим компаниям Казахстана и России не будет смысла поставлять нефть на эти НПЗ в КР, чтобы не создавать конкурентов на занятых рынках сбыта своим ГСМ.

Здесь возникла патовая ситуация: НПЗ в КР построены, были запущены, но более 10 лет функционируют с загрузкой менее 10% от своих мощностей. Это неизбежно влечет убыточность данных НПЗ. Так как никакое оборудование не способно работать рентабельно при загрузке на 4%...10%.

С обеих сторон формально частные компании: китайцы владеют НПЗ в Кыргызстане, казахстанские — эксплуатируют месторождения нефти на своей территории.

⁸ <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/10/20/946590-kazahstan-alternativnie-marshruti?ysclid=lai09yqt8q681219472>.

В этой ситуации возможно, что Правительству Кыргызстана следует рассмотреть предложение по организации переговоров между владельцами указанных НПЗ в КР и руководством компании КазМунайГаз, с целью начать сотрудничество между ними, вплоть до варианта продажи полностью или части пакетов акций НПЗ — казахстанской компании.

В случае успеха, это позволит решить две задачи: Кыргызстан диверсифицирует страновой риск поставок ГСМ за счет организации их производства в республике, а Казахстан получит новое направление экспорта для своей нефти.

В части электроэнергетики, в Казахстане при КЕГОК (Казахстанской компании по управлению электрическими сетями) своевременно было создано ТОО «Расчетно-финансовый центр по поддержке возобновляемых источников энергии», который в конце 2021 года был передан в государственную собственность. Данный центр заключал контракты с новыми источниками генерации сроком на 15 лет с гарантированным закупом всей производимой электроэнергии и ежегодной индексацией тарифа на нее. Это позволило за 9 лет работы создать 91 новый объект ВИЭ, в который были привлечены 400 млн. долларов США инвестиций. Тем не менее из-за опережающего роста потребления электроэнергии, Казахстан в последние оказался способным самостоятельно покрывать лишь базовые нагрузки. А для покрытия пиковых нагрузок Казахстан в 2021 году стал нетто-импортером электроэнергии из России⁹.

Кроме того, учитывая, что действующие мощности по генерации электроэнергии постоянно несут на себе высокие динамические, термические и иные виды нагрузок, изнашивающие оборудование, следует постоянно прорабатывать не только их техническое обслуживание, но и обеспечить непрерывное проектирование и ввод новых источников генерации.

В этой связи Казахстан вслед за Узбекистаном также начал проработку проекта строительства АЭС, определив место под площадку будущей станции на западном побережье озера Балхаш¹⁰. В случае успешной реализации ее строительства и запуска, это позволит Казахстану снизить в общей генерации электроэнергии в республике долю тепловых станций, достигающей 82%, улучшить экологическую ситуацию и продолжить развитие электрического транспорта.

Позитивным аспектом в Кыргызстане можно отметить то, что благодаря членству в ЕАЭС, республике удалось удержать цены на бензин на более низком уровне, чем в соседних Узбекистане и Таджикистане, также импортирующих энергоносители из России. Ситуация с ценами на дизтопливо в Кыргызстане менее благоприятная, стоимость его 1 литр на 20–25% стала превышать стоимость бензина. Это, в свою очередь, сказывается на росте себестоимости грузовых перевозок и конечным ценам на перевозимые ими товары, включая продовольственные.

Рассчитывать в нынешних условиях на ограничение розничных цен на ГСМ со стороны антимонопольной службы Кыргызской Республики, скорее всего, не стоит. До тех пор, пока не будет создана конкуренция между как минимум пятью сопоставимыми по объемам продаж компаниями, конкурентной среды на рынке не будет.

В то же время следует отметить, что в Кыргызстане сохраняется сформированная десятилетиями ситуация практически полной зависимости от поставок энергоносителей из других стран, которая влечет за собой негативные экономические и политические последствия. Республика сохраняет свою зависимость: от динамики цен на ГСМ в России, от ограничений на выпуск их с территории Казахстана. В периоды девальвации национальной валюты, в республике возобновляется т.н. «импортируемая инфляция», так как ГСМ закупаются в России и Казахстане за доллары и рубли, но не за киргизские сомы.

Ситуация 2022 года: война России в Украине, с наложением на Россию каскада санкций, приостановкой прямых торговых поставок между РФ и РБ, с одной стороны, Европейским союзом и США, с другой, способна будет внести очередные риски и коррективы для рынков ГСМ в Центральной Азии.

⁹ <https://www.kegoc.kz/ru/about/natsionalnaya-energosistema/?ysclid=lahzbf1si112970110>.

¹⁰ <https://informburo.kz/novosti/tokaev-my-opredelilis-s-mestom-raspolozheniya-aes?ysclid=lahz7i2uri178310590>.

Если до начала полномасштабной войны в Украине в 2022 году доля российского природного газа на европейском рынке достигала 40%, то к осени 2022 года она снизилась до 20%. Подрывы на дне Балтийского моря газопроводов Северный поток и Северный поток-2, привели к тому, что к концу 2022 года доля России на газовом рынке ЕС ожидается на уровне 7,5%¹¹.

В Кыргызстане магистральными газопроводами и распределительной сетью владеет компания ООО «Газпром–Кыргызстан», дочернее предприятия Газпрома. В свою очередь сам Газпром также попал под целый ряд санкций со стороны стран Запада. И дело не только в том, что Газпром теряет европейский рынок газа — самый емкий и платежеспособный в мире. Ситуация усугубляется технологической зависимостью России от Запада: в микроэлектронике, машиностроении. Так по данным Министерства промышленности и торговли России доля импорта в оборудовании в нефтегазовом секторе достигает 60%–91%¹²:

- оборудование для обустройства месторождений — 61%;
- насосы и компрессоры — 60%;
- линейная и запорная арматура — 62%;
- катализаторы для нефтепереработки и нефтехимии — 74%;
- программное обеспечение — 91%.

Как видно, уровень зависимости энергосектора России в части технологий от импорта очень высокий. Частично его можно будет снизить за счет так называемого «параллельного импорта», другую часть покрыть организацией собственных производств в России. Но полностью устранить возникший дефицит технологий и оборудования России не удастся. В современном мире лучшие виды высокотехнологической продукции можно производить только в кооперации с мировыми брендами. Ни одна страна мира не сможет быть передовой в случае закрытости ее экономики от внешнего мира. Значит, следует ожидать снижение объемов добычи нефти в России, что способно негативно отразиться и на Кыргызстане как импортере ГСМ из РФ.

В этой связи необходимость страновая диверсификации поставок ГСМ, а возможно, и природного газа для Кыргызстана становится еще более актуальной.

Отдельно можно отметить недальновидность прошлых правительств Кыргызстана, допустивших проект прокладки газопровода «Туркменистан–Узбекистан–Таджикистан–Кыргызстан–Китай» через Алайскую долину, без права доступа КР к части транзитного газа. Дело в том, что Алайская долина является «дефилом», то есть практически единственным горным проходом, пригодным для прокладки газопровода из Туркменистана в Кашгарский регион Китая. Формально можно попытаться проложить коммуникации и через Бадахшан. Но его рельеф и высокогорные перевалы столько сложны, что себестоимость прокладки газопровода, да и любой иной коммуникации через Бадахшанкратно повысят его себестоимость.

Для сравнения: Казахстан и Узбекистан допустили прокладку через свои территории газопровода из Туркменистана в Китай на следующих условиях: строительство и эксплуатацию ниток газопроводов осуществляют национальные компании этих стран Узтрансгаз и Казтрансгаз. Они задействуют собственные строительные мощности, обеспечивают работой своих граждан, являясь единоличными операторами по прокачке газа на своих территориях. Более того, в подписанных договорах они вправе: как изымать часть транзитного природного газа на возмездной основе для нужд экономики, так и добавлять свой природный газ в транзитную трубу для обеспечения экспорта своего газа в Китай.

Условия для строительства газопровода через свою территорию Таджикистана также можно оценить паритетными: создано совместное таджикско-китайское предприятие, которое будет заниматься строительством и эксплуатацией транзитного газопровода, также с правом отбора части транзитного газа для нужд Таджикистана на возмездной основе.

Условия же, подписанные Кыргызстаном по данному газопроводу, оказались самыми невыгодными: прямолинейная аренда части территории Алайской долины Китаем, для прокладки им газопровода, без права доступа Кыргызстану к возможности закупки части транзитного газа.

¹¹ <https://lenta.ru/news/2022/10/05/import/?ysclid=lai0ojejd8865330401>.

В результате, граждане Кыргызстана в Алайском и Чон-Алайском районах, будут проживать рядом с действующим газопроводом, но продолжать отапливать свои дома и готовить пищу на угле и кизяке. Хотя в случае подписания соглашения с Китаем на условиях, аналогичных Казахстана, Узбекистана и Таджикистана, с правом доступа и закупа части транзитного газа, Кыргызстан мог бы газифицировать им как минимум всю Ошскую, а возможно и Баткенскую и Жалал-Абадскую области. А также перевести в них часть автотранспорта на природный газ, уменьшив импорт ГСМ и все риски зависимости, связанные с ним.

В Кыргызстане, как и в целом в мире, отмечена тенденция роста числа электромобилей и их доли в эксплуатируемом автопарке. В начале XX века электромобиль проиграл конкуренцию автомобилю с двигателем внутреннего сгорания, так как кислотные аккумуляторы при большом весе обладали малой емкостью. Однако с появлением литий-ионных и других видов новых накопителей электроэнергии выяснилось, что электромобиль вновь может оказать конкуренцию автомобилям с ДВС. Да, пока не развита сеть автозаправок электрической энергией и доступные электромобили обладают малым запасом хода, пригодным для поездок по городу, но ключевым фактором является дефицит генерируемых мощностей электроэнергии в республике. Если его удастся преодолеть, то с рынком сбыта электроэнергии и созданием сети заправок для электромобилей проблем не будет.

По мере разработки аккумуляторов на новых типах химических элементов, обладающих еще более высокими параметрами: емкости, удельной плотности энергии, ресурса, скорости зарядки и ширины диапазона температур эксплуатации, преимущество электрических автомобилей над бензиновыми продолжит нарастать.

Во все большем количестве стран и городов мира в целях сохранения экологии, а также в силу экономической выгоды принимаются нормативные акты по стимулированию использования транспорта на электрической тяге. Так Еврокомиссия предложила с 2035 года полностью перейти на электромобили и запретить выпуск на территории Евросоюза автомобилей на традиционном топливе¹³. А, например, в Алматы уже запущены крупногабаритные электробусы, которыми заменили автобусы с ДВС.

Для сравнения, если взять самые дешевые электромобили с батареями небольшой емкости, например, Ниссан-Лиф первых выпусков, то на его полной батарее в 24 кВт/ч. можно проехать 120 км. При текущем максимальном тарифе в 2,52 сом за 1 кВт/ч стоимость его заправки электроэнергией составит 60,5 сом, что эквивалентно стоимости 1 литра бензина. Но ведь на бензиновом автомобиле для поездки на 120 км необходим будет не 1 литр топлива, а в 10–15 раз больше. Таким образом, даже если повысить максимальный тариф на электроэнергию для автотранспорта в 2 раза, до 5,04 сом за 1 кВт/ч, расход электроэнергии для такого автомобиля на поездки все равно будет обходиться в 5–7 раз дешевле, чем приобретение бензина.

Повышение тарифа на электроэнергию для транспорта позволит повысить средневывыставленный тариф в Кыргызстане с текущих 1,6–1,8 сом за 1 кВт/ч до 2,5 сом и выше, что способно стимулировать инвестиции в генерацию.

В этой связи инвестиции в генерацию в Кыргызской Республике наряду с преодолением дефицита электроэнергии для классических потребителей приобретают дополнительное значение: обеспечение растущего спроса на электроэнергию со стороны электротранспорта, доли электрических автомобилей в общем парке автотранспортных средств и возможности экспорта электроэнергии в соседние республики.

Список литературы

1. Аманкулов М.А., Ажекбаров К.А., Камчыбеков Т.К. Развитие логистических сервисов международных перевозок в Кыргызской Республике: теоретические и методические аспекты. Ученые записки Российской академии предпринимательства. 2022. Т. 21. № 3. С. 31–39.

¹² <https://popecon.ru/459-zavisimost-neftegazovogo-sektora-rossii-ot-importa-oborudovaniya-tehnologii-i-materialov.html?ysclid=lai0ti9lqz429185597>.

¹³ <https://www.rbc.ru/economics/14/07/2021/60eedb8b9a79473de4a6aa1d?ysclid=lai13xabmc191731919>.

2. Концепция развития топливно-энергетического комплекса КР до 2040 года.
3. Концепция развития нефтегазовой отрасли Республики Узбекистан до 2035 года. https://www.zinref.ru/000_uchebniki/04600_raznie_13/445_Uzbekistan_programa_razvitia_do_2035/009.htm?ysclid=lahy5zysbg478670545.
4. Сайт Госкомстата Республики Узбекистан. <https://stat.uz/ru/>.
5. Сайт Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. <https://stat.gov.kz/>.
6. Приказ Министра торговли и интеграции Республики Казахстан от 25 декабря 2020 г. № 310-НК. «О внесении изменений в приказ Министра национальной экономики РК от 17 февраля 2016 года № 81 «Об утверждении Перечня товаров, в отношении которых применяются вывозные таможенные пошлины, размера ставок и срока их действия и Правил расчета размера ставок вывозных таможенных пошлин на сырую нефть и товары, выработанные из нефти»».
7. Унифицированные (внутригосударственные) тарифы государств ЕАЭС по перевозке грузов железнодорожным транспортом, и определение условий их применения при транзитных перевозках, как один из инструментов формирования единого транспортного пространства ЕАЭС. https://eec.eaeunion.org/upload/directions_files/b2c/b2c138a00e9652950fdb2ad4672979d.pdf.
8. Сайт компании КЕГОК. <https://www.kegoc.kz/ru/?ysclid=lahynlrsq1466902724>.
9. Топливо-энергетический баланс КР с сайта Нацстаткома КР. <http://stat.kg/ru/publications/toplivno-energeticheskij-balans/>.
10. Обзор нефтегазовой промышленности Казахстана, Август 2022. JUSAN Analytics. <https://jusananalytics.kz/wp-content/uploads/2022/08/obzor-neftegazovoj-otrasli-rk.pdf?ysclid=lahysockmf918544036>.
11. Статья «Нефтегазовая промышленность Узбекистана». Вестник технологического университета, 2016, Т. 19, № 14. С.Р. Курбанкулов, Р.З. Фахрутдинов, О.В. Зиннурова. УДК 553.98.042. <https://cyberleninka.ru/article/n/neftegazovaya-promyshlennost-uzbekistana/pdf>.
12. Сайт ГК «Росатом»: «Росатом и Агентство «Узатом» подписали контракт в рамках проекта АЭС – https://www.rosatom.ru/journalist/news/rosatom-i-agentstvo-uzatom-podpisali-kontrakt-v-ramkakh-proekta-aes/?sphrase_id=3424800.
13. План действий по достижению климатически нейтральной экономики в Евросоюзе к 2050 году. https://ru.zahn-info-portal.de/wiki/European_Green_Deal.
14. Статья «Республика Казахстан планирует зарабатывать на экспорте и транзите своего газа в КНР». <https://kapital.kz/economic/45953/kitayskaya-diversifikatsiya-gaza.html>.

References

1. Amankulov M.A., Azhekbarov K.A., Kamchybekov T.K. Development of logistics services for international transportation in the Kyrgyz Republic: theoretical and methodological aspects. Scientific notes of the Russian Academy of Entrepreneurship. 2022. T. 21. No. 3. S. 31–39.
2. The concept of the development of the fuel and energy complex of the Kyrgyz Republic until 2040.
3. The concept of the development of the oil and gas industry of the Republic of Uzbekistan until 2035. https://www.zinref.ru/000_uchebniki/04600_raznie_13/445_Uzbekistan_programa_razvitia_do_2035/009.htm?ysclid=lahy5zysbg478670545.
4. Website of the State Statistics Committee of the Republic of Uzbekistan. <https://stat.uz/ru/>.
5. The website of the Bureau of National Statistics of the Agency for Strategic Planning and Reforms of the Republic of Kazakhstan. <https://stat.gov.kz/>.
6. Order of the Minister of Trade and Integration of the Republic of Kazakhstan dated December 25, 2020 No. 310-НК. «On Amendments to the Order of the Minister of National Economy of the Republic of Kazakhstan dated February 17, 2016 No. 81 «On Approval of the List of Goods with Respect to which Export Customs Duties are Applied, the Size of Rates and Their Validity Period and the Rules for Calculating the Size of Export Customs Duties on Crude Oil and Goods Produced from Oil»».
7. Unified (domestic) tariffs of the EAEU states for the transportation of goods by rail, and the determination of the conditions for their use in transit transportation, as one of the tools for the formation of a single transport space of the EAEU.
8. https://eec.eaeunion.org/upload/directions_files/b2c/b2c138a00e9652950fdb2ad4672979d.pdf.
9. KEGOK website. <https://www.kegoc.kz/ru/?ysclid=lahynlrsq1466902724>.
10. Fuel and energy balance of KR from the Territory website Natsstatkoma. <http://stat.kg/ru/publications/toplivno-energeticheskij-balans/>.

11. Overview of Kazakhstan's oil and gas industry, August 2022. JUSAN Analytics. <https://jusananalytics.kz/wp-content/uploads/2022/08/obzor-neftegazovoj-otrasli-rk.pdf?ysclid=lahysockmf918544036>.
12. Article «Oil and gas industry of Uzbekistan». Bulletin of the University of Technology, 2016, T. 19, No. 14. S.R. Kurbankulov, R.Z. Fakhrutdinov, O.V. Zinnurova. UDC 553.98.042. <https://cyberleninka.ru/article/n/neftegazovaya-promyshlennost-uzbekistana/pdf>.
13. Rosatom State Corporation website: Rosatom and Uzatom Agency signed a contract within the framework of the nuclear power plant project – https://www.rosatom.ru/journalist/news/rosatom-i-agentstvo-uzatom-podpisali-kontrakt-v-ramkakh-proekta-aes/?sphrase_id=3424800.
14. Action plan to achieve a climate-neutral economy in the European Union by 2050. https://ru.zahn-info-portal.de/wiki/European_Green_Deal.
15. Article «The Republic of Kazakhstan plans to make money on the export and transit of its gas to the PRC». <https://kapital.kz/economic/45953/kitayskaya-diversifikatsiya-gaza.html>.